



**Tourismusarchitektur
Idegenforgalmi építészet
Architettura per il turismo
Tourism Architecture
Arhitektura za turizam**

**1850
1950**



Impressum

Johann Schwertner
Georg Kanhäuser
Paolo Tomasella
Ferenc Tóth
Željko Trstenjak

5. Gemeinsamer Bericht über die Entwicklung von Tourismusarchitektur und -siedlungen im Alpen-Adria Raum von 1850 - 1950.
5. Közös jelentés az Alpok-Adria térség idegenforgalmi településeinek és építészetének fejlődéséről 1850 és 1950 között.
5. Rapporto comune sullo sviluppo dell'architettura e degli insediamenti turistici nella regione dell'Alpe Adria dal 1850 al 1950.
5. Joint report on the development of tourism architecture and settlements in the Alps-Adriatic region from 1850 - 1950.
5. zajedničko izvješće o razvoju arhitekture i naselja za turizam na prostoru Alpe – Jadran od 1850. do 1950.

Regional Monograph part Co-authors

Ilse Grascher, Carinthia
Ria Mang, Styria
Csaba Katona, Hungary
Betty Bardi, Hungary
Nina Hraba, Croatia
Emiliana De Paulis, Friuli Venezia Giulia

Publisher

Alps-Adriatic-Alliance
Project Group on Historical Centres
Klagenfurt am Wörthersee, Austria, 2020

Cover Design and Setting / Printing

Friedrich Knapp, A-9300 St. Veit an der Glan
Tel. 00 43 650 60 47 300

Number of Copies

300

ISBN 978-3-200-06856-8

© Alpen-Adria-Allianz / Alpok-Adria Szövetség / Alleanza Alpe-Adria / Alps-Adriatic-Alliance / Saveza Alpe-Jadran
Projektgruppe Historische Zentren, Történelmi központok projektsoport,
Gruppo progetto Centri storici, Project Group on Historical Centres,
Projektna skupina za povijesna središta

This book is dedicated to



***Arch. Prof. Dr. Gábor Winkler
(1941–2015)***



**Johann Schwertner
Georg Kanhäuser
Paolo Tomasella
Ferenc Tóth
Željko Trstenjak**

- 5. Gemeinsamer Bericht über die Entwicklung von Tourismusarchitektur und -siedlungen im Alpen-Adria Raum von 1850–1950.**
- 5. Közös jelentés az Alpok-Adria térség idegenforgalmi településeinek és építészetének fejlődéséről 1850 és 1950 között.**
- 5. Rapporto comune sullo sviluppo dell'architettura e degli insediamenti turistici nella regione dell'Alpe Adria dal 1850 al 1950.**
- 5. Joint report on the development of tourism architecture and settlements in the Alps-Adriatic region from 1850–1950.**
- 5. zajedničko izvješće o razvoju arhitekture i naselja za turizam na prostoru Alpe – Jadran od 1850. do 1950.**



Inhaltsverzeichnis

Vorwort	6
Allgemeiner Teil	10
Monographien der Regionen	150
Literatur	190

Contents

Preface	6
General Section	10
Monograph of the regions	150
References.....	190

Vorwort

Die Projektgruppe „Historische Zentren“ hat es sich seit ihrer Gründung zur Aufgabe gemacht, die Volksarchitektur im Alpen-Adria Raum zu untersuchen. Bis dato wurden vier gemeinsame Berichte zu verschiedensten Themenbereichen publiziert. Der vorliegende 5. Bericht über Tourismusarchitektur soll als Weiterführung der Bemühungen der Projektgruppe gesehen werden, die Volksarchitektur im Alpen-Adria Raum bis ins Detail zu erforschen und dabei die Berührungspunkte einer historisch gewachsenen Region herauszuarbeiten.

Unter dem Vorsitz Kärntens wurden im Zuge von zweimal jährlich abgehaltenen Tagungen viele Touristenorte und die Architektur derselben besichtigt. Diese Exkursionen trugen viel zum gegenseitigen Verständnis bei und bestärkten die Teilnehmer in ihren Gedanken über die Wichtigkeit ihrer Arbeit und ihr Engagement zur Erhaltung und Dokumentation alter Bausubstanz.

Als Vorsitzender der Projektgruppe „Historische Zentren“ möchte ich mich bei allen Teilnehmern herzlichst für die konstruktive und freundschaftliche Zusammenarbeit bedanken. Die Bemühungen aller sind nicht hoch genug einzuschätzen, da alle Mitglieder in ihrem beruflichen Umfeld sehr gefordert sind und die Arbeit für diesen Bericht einen zusätzlichen Zeitaufwand bedeutete. Das Wissen und die Erfahrungen als Architekten, Historiker, Denkmalpfleger und Volkskundler spiegelt sich in diesem Bericht wieder.

Abschließend sei mir noch ein kurzer Nachruf auf unseren liebenswerten Kollegen Prof. Arch. Gabor Winkler gestattet, der im Frühsommer 2015 plötzlich und unerwartet verstarb. Am 16. Mai 1941 in Szombathely geboren war er seit 1987 Mitglied der Projektgruppe „Historische Zentren“ und aufgrund

Előszó

A Történelmi Központok elnevezésű projekt-csoport a megalapítása óta az Alpok-Adriatárség népi építészetének vizsgálatával foglalkozik. A csoport eddig négy közös jelentést tett közzé a legkülönbözőbb témakörökben. A mostani, az idegenforgalmi építészetéről szóló, 5. jelentést a projekt-csoport azon erőfeszítésének folytatásaként kell látni, mely az Alpok-Adria-társég népi építészetének részletes feltárására, valamint ennek során a közös történelmi gyökerekkel rendelkező térség érintkezési pontjainak a meghatározására irányul.

Karintia elnökletével az évente kétszer megtartott ülések alkalmával számos idegenforgalmi helyszínt látogattak meg, s ezen térségek építésze is görcső alá került. Ezek a kirándulások jelentős mértékben hozzájárultak egymás kölcsönös megértéséhez, és megerősítették a résztvevőket a régi épületálmányok megőrzését és dokumentálását szolgáló tevékenységükben, valamint ez iránti elkötelezettségükben.

Mint a Történelmi Központok projekt-csoport elnöke köszönöm minden résztvevőnek a konstruktív és baráti hangulatú együttműködést. A résztvevők által vállalt erőfeszítéseket nem lehet eléggé kihangsúlyozni, hiszen a saját hivatása mindenkit amúgy is komoly kihívások elé állít, és a jelentés elkészítése tőlük külön időráfordítást követelt meg. A jelentés megfelelő módon tükrözi az építészek, történészek, műemlékvédelmi szakemberek és néprajzkutatók tudását és tapasztalatát.

Végezetül hadd emlékezzek meg röviden a mindenképpen által szeretett kollégánkról, Winkler Gábor építészről, egyetemi tanárról, aki 2015 tavaszán váratlanul elhunyt. Winkler Gábor 1941. május 16-án született Szombathelyen és 1987 óta a Történelmi Központok Projekt-csoport tagjaként, valamint átfogó szakmai

Prefazione

Fin dalla sua fondazione, il Gruppo progetto “Centri storici” si è impegnato ad indagare e analizzare l'architettura vernacolare presente nella regione Alpe-Adria. Ad oggi sono stati pubblicati quattro rapporti comuni riguardanti diversi argomenti attinenti il tema. Questa quinta relazione sull'architettura del turismo deve essere vista come la continuazione degli sforzi compiuti dal Gruppo progetto nell'esplorare ogni declinazione dell'architettura popolare presente nella regione Alpe-Adria, la cui attenzione è rimasta focalizzata sugli aspetti di interrelazione e contatto presenti in un'area storicamente allargata.

Con la presidenza della regione Carinzia, molti siti turistici e le rispettive architetture sono stati visitati e esaminati quali casi studio in occasione delle due conferenze annualmente organizzate dal Gruppo. Queste escursioni hanno notevolmente contribuito alla comprensione reciproca riguardo le dinamiche di sviluppo dei siti ed hanno incoraggiato il contributo dei partecipanti circa l'importanza del lavoro da svolgere e l'impegno da approfondire per la documentazione e la conservazione di questo patrimonio storico.

In qualità di presidente del Gruppo progetto “Centri Storici” vorrei ringraziare tutti i membri partecipanti per la loro collaborazione costruttiva e amichevole. Lo sforzo compiuto da tutti i componenti del Gruppo è stato encomiabile, poiché ognuno di loro è quotidianamente impegnato nelle numerose attività professionali e nei compiti d'istituto, mentre per poter svolgere il lavoro destinato a questa relazione si è reso necessario uno sforzo aggiuntivo rispetto all'ordinario. Le conoscenze e l'esperienza dei membri in qualità di architetti, storici, conservatori ed esperti di folklore si è riflesso positivamente in questo documento finale.

Prima di concludere mi sia consentito un



Bled, March 2013

(c) J. Schwertner



Bad Gleichenberg, September 2013

(c) J. Schwertner

Preface

Ever since it was established, the Project Group on "Historical Centers" has committed itself to studying vernacular architecture in the Alps-Adriatic region, and has to date published four joint reports on various subject areas. The present fifth report on architecture related to tourism in the Alps-Adriatic region should be seen as a continuation of the project group's efforts to study the above-mentioned architecture in every detail, and thereby to work out the interrelations of a historically developed region.

Chaired by Carinthia, the project group held biannual meetings in the course of which many tourist towns and their architecture were inspected. These excursions contributed significantly to our understanding of each other, and strengthened the participants' belief in the significance of their work as well as their commitment to the preservation and documentation of old structures.

As chairman of the Project Group on "Historical Centers" I wish to thank all the participants sincerely for their constructive and amicable cooperation. The efforts made by all the members cannot be valued highly enough, since they are all extremely busy within their respective professional environments, and working for this report imposed additional demands on their time. Their knowledge and experience as architects, historians, conservationists and ethnologists is reflected within this report.

Finally, allow me a brief obituary for our beloved colleague, Professor of Architecture Gabor Winkler, who passed away suddenly and unexpectedly in the early summer of 2015. Born on 16 May 1941 in Szombathely, he had been a member of the Project Group on "Historical Centers" since 1987, and due to his extensive expert knowledge he was a

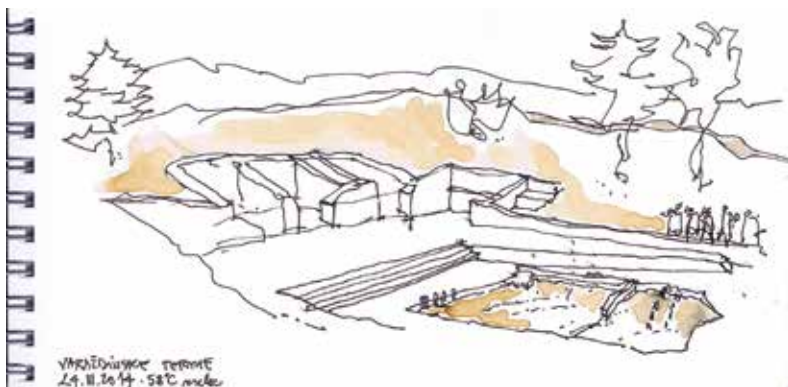
Predgovor

Od svog osnutka projektna grupa "Povijesna središta" postavila si je zadatak istražiti narodnu arhitekturu u prostoru „Alpe – Jadran“. Do danas su objavljena četiri zajednička izvješća s različitim temama. Ovo, peto, izvješće o turističkoj arhitekturi treba promatrati kao nastavak nastojanja projektne grupe za istraživanjem narodne arhitekture u prostoru „Alpe – Jadran“, do posljednjeg detalja, s posebnim naglaskom na dodirne točke tog povijesno povezanog prostora.

Pod predsjedanjem Koruške, tijekom zasjedanja održanih dva puta na godinu, osobno smo posjetili mnoga turistička mjesta i njihovu arhitekturu. Ti izleti pridonijeli su uzajamnom razumijevanju i poticali sudionike u shvaćanju važnosti njihovog rada i opredjeljenosti za očuvanje i dokumentiranje stare graditeljske baštine.

Kao predsjednik projektne grupe "Povijesna središta", želio bih iskreno zahvaliti svim sudionicima na konstruktivnoj i prijateljskoj suradnji. Njihov trud nije dovoljno vrednovan, jer su jako opterećeni u svom profesionalnom okruženju, a rad na ovom izvješću je dodatni napor i utrošeno vrijeme. Znanje i iskustvo arhitekta, povjesničara, konzervatora i etnografa odražavaju se u ovom izvješću.

Konačno, neka mi bude dopušten kratki osvrt na našeg dragog kolegu prof. arh. Gabora Winklera, koji je iznenada i neočekivano umro, u proljeće 2015. g. Rođen je u Szombathelyu 16. svibnja 1941., a bio je član projektne grupe "Povijesna središta" od 1987. godine, kao vrijedan i cijenjen kolega zbog svog opsežnog stručnog znanja. Kao profesor na sveučilištima u Sopronu i Györu i gradski arhitekt Györa i Pape objavio je 22 knjige i gotovo tri stotine znanstvenih članaka i knjiga o zaštiti spomenika, povijesti arhitekture, urbanoj obnovi, rekonstrukciji starih zgrada



Varaždin, March 2014

(c) Graphic D. Zupančić



Heviz, September 2014

(c) J. Schwertner



Grado, April 2015

(c) J. Schwertner



Cogetinci, October 2015

(c) J. Schwertner



Friesach, April 2016

(c) J. Schwertner

seines umfassenden Fachwissens ein wertvoller und von allen geschätzter Kollege. Als Professor an den Universitäten in Sopron und Győr, sowie Stadtarchitekt von Győr und Papa publizierte er 22 Bücher und annähernd dreihundert wissenschaftliche Artikel und Bücher über Denkmalschutz, Architekturgeschichte, Stadterneuerungen, Rekonstruktionen von Altbauten und Architekturkritik; vieles davon in Deutsch, Englisch und Spanisch. Viele Auszeichnungen im In- und Ausland zeugen vom international anerkannten Architekten, der unter anderem auch Jury-Mitglied des Europa Nostra Preis Komitees war. Bis zuletzt war Prof. Winkler maßgeblich an der Gesteuerung des vorliegenden Berichtes beteiligt. Nach unserer letzten gemeinsamen Tagung in Grado ereilte uns im Juni 2015 die traurige Nachricht von seinem plötzlichen Ableben. Mit Gabor Winkler verliert die Projektgruppe einen liebenswerten, freundschaftlichen Kollegen und väterlichen Freund. Aus diesem Grund beschlossen die Teilnehmer, den vorliegenden 5. gemeinsamen Bericht Prof. Arch. Gabor Winkler zu widmen.

Dr. Johann Schwertner
(Vorsitzender der Projektgruppe
"Historische Zentren")

tudásának köszönhetően értékes, és mindenki által tisztelt kollégánk volt. A soproni és a Széchenyi István Egyetem professzoraként, Győr és Pápa főépítészeként 22 könyvet és közel 300 tudományos cikket publikált műemlékvédelemről, építészettörténetről, városrehabilitációról, régi épületek helyreállításáról és építészettörténetéről, ezek közül többet németül, angolul és spanyolul. Számos bel- és külföldi kitüntetés tanúskodik a nemzetközileg elismert építészről, aki többek között az Europa Nostra Tanács tagja is volt. Winkler professzor úr egészen az utolsó pillanatig jelentős részt vállalt a jelenlegi jelentés létrehozásában. Utolsó, gradói ülésünköt követően 2015 júniusában kaptuk a szomorú hírt Winkler professzor úr váratlan haláláról. Winkler Gábor halálával a projektszoport egy szeretetre méltó, barátságos kollégát és atyai jóbarátot veszített el. A résztvevők ezért úgy döntöttek, hogy a jelenlegi, 5. közös jelentést dr. habil. Winkler Gábor okleveles építészmérnök emlékének ajánlják.

Dr. Johann Schwertner
(A "Történelmi Központok"
Projektszoport elnöke)

breve ricordo dedicato al nostro amato collega, professore e architetto Gabor Winkler, il quale ci ha lasciato improvvisamente ed inaspettatamente all'inizio dell'estate 2015. Egli era nato il 16 maggio 1941 a Szombathely (Ungheria) e dal 1987, ininterrottamente, è stato membro del Gruppo progetto "Centri storici". Per la vasta esperienza e la preziosa collaborazione la sua figura è stata apprezzata nel tempo da tutti i colleghi. In qualità di professore presso le università di Sopron e Győr, nonché nel ruolo di architetto nelle municipalità delle città di Győr e Pápa, egli ha pubblicato 22 libri e circa trecento articoli e testi scientifici sulla protezione e la conservazione dei monumenti, la storia dell'architettura, il rinnovamento urbano, la ricostruzione dei vecchi edifici storici, la critica architettonica; molti fra essi tradotti in tedesco, inglese e spagnolo.

I numerosi riconoscimenti ottenuti in patria e all'estero testimoniano che egli è stato un architetto riconosciuto a livello internazionale, anche in qualità di membro della giuria del Comitato per il Premio Europa Nostra. Fino a poco tempo fa la presenza del prof. Winkler è stata fondamentale per la realizzazione di questo rapporto comune. Nel giugno 2015, dopo la nostra ultima riunione comune avvenuta nel mese di aprile a Grado, ci è giunta la tragica notizia della sua morte improvvisa. Con la scomparsa di Gabor Winkler il Gruppo progetto ha perso un affettuoso collega e un amico fraterno: per questo motivo i membri partecipanti al nostro raggruppamento hanno deciso di dedicare il quinto rapporto comune al professore e architetto Gabor Winkler.

Dr. Johann Schwertner
(Presidente del Gruppo
progetto "Centri storici")



Mariaszell, September 2016

(c) J. Schwertner



Lovran, April 2017

(c) wikipedia.org

valued colleague, who was greatly appreciated by all. As a professor at the universities in Sopron and Győr, as well as the municipal architect of Győr and Papahe, he published 22 books and nearly three hundred scientific articles and books on the protection of monuments, architectural history, urban renewal, reconstructions of old buildings, architectural critique, many of these in German, English and Spanish. Various domestic and foreign awards testify to his being an internationally renowned architect who, among other things, was also a member of the jury on the Europa Nostra award committee. Professor Winkler participated throughout the composition process of this present report. Following our last mutual meeting in Grado, we received the tragic news of his sudden passing in June 2015. In Gabor Winkler, the Project Group has lost a beloved colleague and fatherly friend, and for this reason the participants have decided to dedicate the present fifth mutual report to Professor Gabor Winkler.

Dr. Johann Schwertner
(Chairman of the Project Group on "Historical Centers")

kao i arhitektonske kritike; mnogo od toga na njemačkom, engleskom i španjolskom jeziku. Brojne nacionalne i međunarodne nagrade svjedoče o međunarodno priznatom arhitektu, koji je bio i član žirija Odbora za nagrade Europa Nostra. Prof. arh. Winkler je odigrao ključnu ulogu u nastanku ovog izvješća. Nakon našeg posljednjeg zajedničkog susreta u Gradu, žalosna vijest o njegovoj iznenadnoj smrti stigla je do nas u lipnju 2015. g. Odlaskom Gabora Winklera projektna skupina gubi dragog kolegu i očinsku figuru. Stoga su sudionici odlučili posvetiti ovo 5. zajedničko izvješće prof. arh. Gaboru Winkleru.

Dr. Johann Schwertner
(Predsjednik projektne grupe "Povijesna središta")



The Project Group on "Historical Centres", Lovran 2017 (c) J. Schwertner



Tourism in Austria, vintage poster (c) freeclassicimages.com



Szombathely, September 2017 (c) wikipedia.org



Obervellach, February 2019

(c) wikipedia.org

Eisenbahnwesen im Alpen-Adria Raum

Über die Geschichte des Eisenbahnwesens und die Entwicklung und Ausbreitung des Bahnnetzes in Europa gibt uns eine Vielfalt an einschlägiger Literatur Auskunft. In diesem Kapitel soll die Bedeutung des Ausbaues der Bahnlinien im Alpen-Adria Raum in Zusammenhang mit Aufkommen des Tourismus näher betrachtet werden.

Vorbemerkungen

Was war zuerst: Die Henne oder das Ei? Diese Frage stellt sich auch bei der Betrachtung unseres Themas. Hat der Wunsch der Menschen nach mehr Mobilität dazu geführt, dass man in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts den Ausbau des Eisenbahnnetzes massiv betrieb, oder führte umgekehrt diese Entwicklung erst zum Aufkommen des Tourismus? Untersuchungen und Recherchen zeigen, dass diese Frage nicht so einfach zu beantworten ist und sich von Fall zu Fall anders darlegt. Einerseits entstanden an den Hauptbahnlinien Tourismuszentren, andererseits baute man Bahnstrecken zu bereits etablierten Kur- und Badeorten. Fest steht, dass Reisen damals ausschließlich dem Adel und dem gehobenen Bürgertum vorbehalten war. Obwohl man in dieser Zeit noch nicht von Massentourismus im heutigen Stil sprechen kann, begaben sich diese Bevölkerungsschichten als Alternative zum Stadtleben auf Sommerfrische oder auf Bildungsreisen. Die Sommerfrische war die Imitation des Wechsels des Adels vom Wintersitz in der Stadt in die Sommerresidenz. Vor allem Frauen und Kinder des gehobenen Bürgertums verbrachten den Sommer auf dem Land. Durch den Ausbau der Bahnstrecken und der Infrastruktur entdeckten die Österreicher das Meer und es entstanden kaiserlich-königliche Seebäder wie Opatija und Grado.

Wer es sich leisten konnte, ging auf Bildungsreise und besuchte London, Paris oder Berlin. Dabei ging es um das Kennenlernen anderer Kulturen im Bereich von Literatur, Musik, Architektur sowie Lebensgewohnheiten.

Vasutak az Alpok-Adria térségben

A vasút történetéről, az európai vasúthálózat fejlődéséről és elterjedéséről bőszéges információval szolgál a szakirodalom. Ebben a fejezetben a vasútvonalak kiépítésének jelentőségét az Alpok-Adria térségben a turizmus fellendülésével összefüggésben vizsgáljuk meg.

Előzetes megjegyzések

Mi volt előbb: a tyúk vagy a tojás? Ez a kérdés merülhet fel bennünk a téma vizsgálata során. A nagyobb mobilitás iránti emberi vágyakozás vezetett oda, hogy a 19. század második felében tömegesen kiépült a vasúthálózat, vagy éppen fordítva, ez a fejlődés vezetett a turizmus fellendüléséhez? Vizsgálatok és kutatások kimutatták, hogy ezt a kérdést nem lehet ilyen egyszerűen megválaszolni, és minden esetben másként megítélni. Egyrésztől igaz, hogy a turisztikai központok a fő vasútvonalak mellett jöttek létre, másrésztől pedig a már meglévő gyógy- és fürdőhelyekhez építettek vasútvonalakat. Annyi bizonyos, hogy az utazás akkoriban kizárólag a nemesség és a polgárság felsőbb rétegei számára volt elérhető. Noha a mai értelemben vett tömegturizmusról akkoriban még nem beszélhettünk, a társadalomnak ezen rétegei – a városi élet alternatívjaként – nyári felfrissülésre vágytak, vagy éppen ismeretszerző utazásra indultak. A nyári felfrissülés során a nemességnek azt a szokását utánozták, amikor a városban lévő téli lakóhelyükről a nyári rezidenciára költöztek. Elsősorban a polgárság felsőbb rétegei töltötték a nyarat vidéken. Az osztrákok a vasútvonalak és az infrastruktúra kiépítésének köszönhetően felfedezték a tengert, és az Osztrák-Magyar Monarchia idején olyan tengeri fürdőhelyek alakultak ki, mint Opatija és Grado.

Aki megengedhette magának, ismeretszerző utazásra indult, és ellátogatott Londonba, Párizsba vagy Berlinbe. Ennek a célja más kultúrák megismerése volt, az irodalom, a zene, az építészet, valamint az életmódbeli szokások tekintetében.

Le Ferrovie nel territorio tra le Alpi e l'Adriatico

Esiste una letteratura molto dettagliata sulla storia delle ferrovie e sullo sviluppo ed espansione della rete ferroviaria in Europa. In questo capitolo si tratterà dell'importanza del potenziamento delle linee ferroviarie nella regione Alpe-Adria in connessione con l'avvento del turismo.

Premessa

Venne prima l'uovo o la gallina? Questa domanda sorge spontanea nel trattare il nostro argomento. E' stato il desiderio di una maggiore mobilità a determinare la conseguente massiccia espansione della rete ferroviaria nella seconda metà del XIX secolo, o è stato quest'ultimo sviluppo a favorire la nascita del turismo? Indagini e ricerche dimostrano che non è così facile rispondere a questa domanda e che la risposta varia di caso in caso. Da un lato i centri turistici sono stati costruiti sulle linee ferroviarie principali, d'altro canto le linee ferroviarie sono state costruite per stabilimenti termali e località balneari già esistenti. È chiaro che il viaggio in quel periodo era riservato esclusivamente alla nobiltà e all'alta borghesia: sebbene non si potesse parlare di turismo di massa nelle forme oggi conosciute, questi strati di popolazione già prevedevano come alternativa alla vita cittadina la villeggiatura estiva. La vacanza era l'imitazione del cambio di residenza che praticava anticamente la nobiltà lasciando le città in inverno per raggiungere le località estive; soprattutto donne e bambini dell'alta borghesia amavano trascorrere l'estate in campagna. Espandendo le linee ferroviarie e le infrastrutture gli austriaci scoprirono quindi, assieme al mare, anche le località balneari presenti all'interno dell'Impero come Abbazia e Grado.

Diversamente coloro i quali potevano permetterselo intraprendevano viaggi di studio visitando Londra, Parigi o Berlino per conoscere altre culture nel campo della letteratura, della musica, dell'architettura e per apprendere diversi stili di vita.

Per maggiore semplicità di riferimento si vuole portare all'attenzione del lettore che i termini tedeschi relativi al nome delle tratte ferroviarie o delle società preposte alla loro gestione sono rimasti in lingua tedesca. Pertanto si tenga presente che la desinenza *-bahn*, tradotta in italiano come *ferrovia*, è tipica di quei termini testé accennati.

Railways in the Alps-Adriatic Region

The history of railways and the expansion of the railway network throughout Europe is presented in a wide variety of literature. This chapter will take a closer look at the significance of the railway-line expansion in connection with the emergence of tourism.

Preliminary remarks

Which came first: the chicken or the egg? This question also arises in relation to our topic. Was it the people's desire for greater mobility that led to the massive pursuit of expanding the railway network in the 19th century, or was it in fact the other way around, with this expansion leading to the emergence of tourism? Studies and research indicate that this question is not easily answered and appears different from case to case. On the one hand, tourist centres formed along the main railway lines, on the other, railway lines were built to already-established health and bathing resorts. What we do know is that travelling was a privilege of the aristocracy and the bourgeoisie. Although we cannot regard the occurrences of that time as mass tourism in today's understanding, those social classes still went on Sommerfrische or educational trips as an alternative to city life. Sommerfrische was the imitation of the aristocracy's migration from their winter residence in the city to the summer residence. It was particularly women and children from the bourgeoisie who spent the summer in the countryside. Due to the expansion of railway lines and infrastructure, the Austrian population discovered the sea, and Imperial-Royal sea resorts, such as Opatija and Grado, developed. Those who could afford it went on educational trips and visited London, Paris or Berlin. This was a matter of getting to know new cultures in the fields of literature, music, architecture and lifestyle habits.

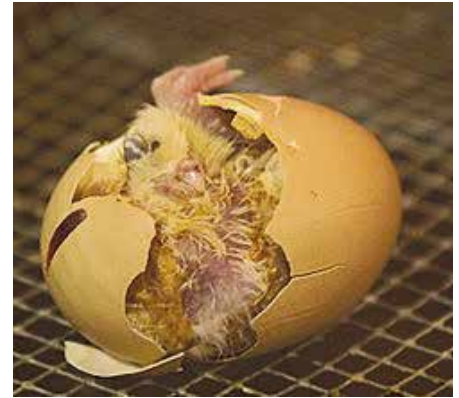
Željeznički promet u regiji Alpe-Jadran

O povijesti željeznica te razvoju i širenju željezničke mreže u Europi postoji brojna relevantna literatura. U ovom poglavlju pobliže je razmotrena važnost izgradnje željezničkih pruga za razvoj turizma u regiji Alpe - Jadran.

Uvodne napomene

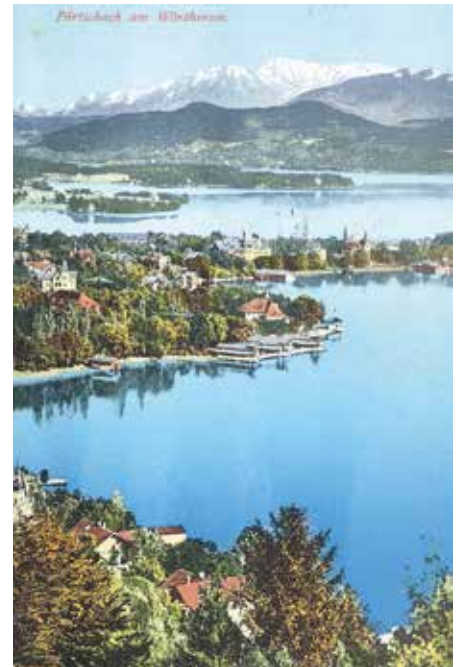
Što je bilo prije: kokoš ili jaje? Ovo pitanje postavlja se također kada razmatramo našu temu. Je li želja ljudi za većom mobilnošću dovela do masovnog širenja željezničke mreže u drugoj polovici 19. stoljeća, ili je razvoj željeznice doveo do pojave turizma? Istraživanja pokazuju da na ovo pitanje nije tako lako odgovoriti i tumačenja su različita, od slučaja do slučaja. S jedne strane, gradili su se turistički centri na glavnim željezničkim prugama, s druge strane, željezničke pruge su građene prema već poznatima lječilišnim i kupališnim odredištima. Jasno, putovanje je u to vrijeme bilo rezervirano isključivo za plemstvo i visoku buržoaziju. Iako u to vrijeme ne možemo govoriti o masovnom turizmu na današnji način, ti su društveni slojevi, kao alternativu gradskom životu, birali ljetovanja ili edukativna putovanja. Ljetovanje je imitacija odlaska plemstva iz zimske rezidencije u gradu u ljetnikovac. Pogotovo su žene i djeca visoke buržoazije provodili ljeta na ladanju. Širenjem željezničkih pruga i infrastrukture uz njih, Austrijanci su otkrili more i nastala su carsko - kraljevska kupališta kao što su Opatija i Grado.

Oni koji su imali novaca odlazili su na edukativna putovanja i posjećivali su London, Pariz ili Berlin. Riječ je o upoznavanju drugih kultura na području književnosti, glazbe, arhitekture i načina života.



Chicken or egg.

(c) wikipedia.org



Pörschach am Wörthersee

(c) wikipedia.org

Wellness, Balaton

(c) wikipedia.org



Ausbau des Eisenbahnnetzes

Zur Zeit der Industriellen Revolution Mitte des 19. Jahrhunderts war Wien das geistige, kulturelle und politische Zentrum der Monarchie. Naheliegender also, dass man von hier aus begann, Eisenbahnlinien in alle Himmelsrichtungen zu planen und zu bauen. Da sich für den Bau der Strecken private Betreiber-Gesellschaften konstituierten, welche von der Streckenplanung bis hin zum Betrieb verantwortlich waren, ist auch zu erklären, dass Wien teilweise bis heute über mehrere Kopfbahnhöfe verfügt, die erst in späterer Zeit durch innerstädtische Bahnstrecken verbunden wurden. In den Stadtplänen finden wir heute noch Kopfbahnhöfe wie den Ost-, den Nord-, den West- und den Südbahnhof. Letzterer wurde erst in den letzten Jahren als Durchgangsbahnhof zum Wiener Hauptbahnhof ausgebaut.

Überregionale Hauptstrecken

Das Skelett des Eisenbahnnetzes im Alpen-Adria Raum bildete der überregionale Bau von Magistralen (lateinisch magis: groß, am meisten) ausgehend von Wien an die Peripherie der alten österreichisch-ungarischen Monarchie. An diese Hauptstrecken wurden an wichtigen Verkehrsknotenpunkten regionale Nebenbahnstrecken angebunden.

Ostbahn

Der erste Teil der Strecke von Marchegg nach Bratislava wurde bereits 1848 durch die Ungarische Zentralbahn als Teil der in Bau befindlichen Verbindung Wien–Budapest in Betrieb genommen. Der erste Zug von Wien nach Pressburg fuhr am 10. August und wurde von der Lokomotive Bihár gezogen. Nach deren Konkurs betrieb diese Strecke die k.k. Südöstliche Staatsbahn, die 1850 die durchgehende Strecke bis Budapest fertigstellte. Bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 63 km/h dauerte die Fahrt Wien–Budapest 6 Stunden und 10 Minuten.

Die Verbindung von Wien nach Marchegg wurde von der k.k. priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft errichtet und im Jahr 1870 eröffnet. Über sie verlief jahrzehntelang die Hauptverbindung Wien–Bratislava–Budapest, auch der Orient-Express benutzte diese Strecke, die bereits damals zweigleisig ausgebaut war.

A vasúthálózat kiépítése

Az ipari forradalom idején, a 19. század közepén Bécs volt a Habsburg Birodalom szellemi, kulturális és politikai központja. Kézenfekvő, hogy a vasútvonalakat innen kiindulva kezdték megtervezni és építeni a világ minden égtája felé. Az egyes szakaszok megépítésére magántulajdonú üzemeltető társaságok alakultak, amelyek az útvonaltervezéstől egészen az üzemeltetésig felelősséggel tartoztak, és éppen ezzel magyarázható, hogy Bécsnek részben még ma is több fejpályaudvara van, amelyeket csak az utóbbi időben kötöttek össze városon belüli vasútvonalakkal. A várostérképeken még ma is találunk fejpályaudvarokat, mint az Ost-, a Nord-, a West- és a Südbahnhofot. A Südbahnhofot az utóbbi években építették át a Bécsi Hauptbahnhofra átvető úgymond átmenő pályaudvarrá.

Transzregionális fővonalak

Az Alpok–Adria-térség vasúthálózatának a gerincét a bécsi központból az Osztrák–Magyar Monarchia periferiájára induló transzregionális fővonalak, azaz magisztrálok (latin magis: nagy, nagyobb mértékben) megépítése jelentette. A fővonalakra a fontos közlekedési csomópontokon regionális mellékvonalakat csatlakoztattak.

Az Ostbahn

A Magyar Középponti Vaspálya Társaság a vasútvonal első, Marchegg-től Pozsonyig tartó szakaszát az akkor építés alatt álló Bécs–Budapest vasúti összeköttetés részeként már 1848-ban üzembe helyezte. Az első Bécs és Pozsony közötti vonatot augusztus 10-én a Bihar nevű mozdony húzta. A vállalat csődje után ezt a szakaszt a cs. kir. Délkeleti Államvasút üzemeltette, amely 1850-ben a Budapestig futó szakaszt is befejezte. 63 kilométer per órával átlagsebesség mellett a Bécs–Budapest vonatút 6 óra és 10 percig tartott.

A Bécs és Marchegg közötti összeköttetést a cs. kir. szab. Osztrák–Magyar Államvasút Társaság hozta létre és nyitotta meg 1870-ben. Évtizedeken keresztül ez az útvonal jelentette a Bécs–Pozsony–Budapest fővonalis összeköttetést, és ezen a – már akkor kétvágányú pályaként kiépített – szakaszon haladt át az Orient expressz is.

La costruzione delle reti ferroviarie

All'epoca della rivoluzione industriale della metà del XIX secolo, Vienna era il centro spirituale, culturale e politico della monarchia. Ovvio, quindi, che qui si diede inizio a progettare e costruire linee ferroviarie verso tutte le direzioni dell'Impero. Considerato che per la costruzione delle linee venivano costituite società private che erano responsabili di ogni aspetto tecnico, dalla pianificazione alla gestione delle tratte, si comprende come Vienna sia ancora oggi sede di diversi capolinea che solo successivamente vennero collegati alle linee ferroviarie interne. Nelle mappe della città si legge che le stazioni Est, Nord, Ovest e Sud dispongono di un capolinea. La stazione Sud è stata sviluppata solo negli ultimi anni come transito verso la stazione centrale di Vienna.

Arterie interregionali

L'ossatura della rete ferroviaria nella regione tra le Alpi e l'Adriatico era costituita ricalcando lo sviluppo della rete delle strade maestre interregionali (magis dal latino: grande, tradotto genericamente) che a partire da Vienna arrivavano fino alla periferia della vecchia monarchia Austro-ungarica. Le linee urbane regionali erano collegate a queste rotte principali grazie ad importanti snodi di collegamento.

Ostbahn

La prima parte del percorso che da Marchegg arrivava a Bratislava fu messa in funzione già nel 1848 dalle Ferrovie Centrali Ungheresi (Ungarische Zentralbahn) come parte del collegamento Vienna–Budapest ancora in fase di costruzione. Il primo treno da Vienna a Bratislava entrò in servizio il 10 agosto trainato dalla locomotiva Bihár. Dopo il fallimento della società questo percorso venne gestito dalla Ferrovia Statale Sudorientale (k.k. Südöstliche Staatsbahn), che completò il percorso fino a Budapest nel 1850. Con una velocità media di 63 km/h, il viaggio Vienna–Budapest durava 6 ore e 10 minuti.

Il collegamento da Vienna a Marchegg venne realizzato dalla Società Ferroviaria Statale Austro-ungarica (k.k. priv. Österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft - StEG), ed inaugurato nel 1870. Per decenni la connessione principale Vienna–Bratislava–Budapest e anche l'Orient Express utilizzarono questa tratta, dotata già a quell'epoca di doppio binario.

Expansion of the railway network

At the time of the industrial revolution, in the middle of the 19th century, Vienna was the Monarchy's intellectual, cultural and political centre. Therefore, it was obvious that it would be the starting point from which railway lines were planned and built in all directions. Private operating companies were constituted for the construction of the lines, and were responsible for everything from route planning to line operation. This, to some extent, explains why Vienna still has multiple terminal stations which were only later connected by inner-city railway lines. City maps still show eastern, northern, western and southern terminal railway stations, the latter of which has in recent years expanded to become a through-station and Vienna's main railway station.

Trans-regional main routes

The framework of the railway network in the Alps-Adriatic region was formed by the trans-regional construction of the Magistral (main lines) starting from Vienna and radiating to the periphery of the old Austro-Hungarian monarchy. Regional branch lines were connected to these main lines at important transport hubs.

Eastern Railway (Ostbahn)

The Hungarian Central Railway began to operate the first part of the line from Marchegg to Bratislava, which was part of the Vienna – Budapest line being built at that time, in 1848. The first train from Vienna to Bratislava ran on 10 August, pulled by the engine Bihár. After the company's bankruptcy, the line was then taken over by the Imperial Royal Southeastern Railway, which also completed the full line to Budapest. With an average speed of 65 km/h, the ride from Vienna to Budapest took 6 hours and 10 minutes.

The line from Vienna to Marchegg was built by the Imperial Royal Privileged Austro-Hungarian State Railway Company and inaugurated in 1870. For decades the main Vienna – Bratislava – Budapest line followed this route, and even the Orient Express used this line, which even then was double-tracked.

Izgradnja željezničke mreže

U doba industrijske revolucije, sredinom 19. stoljeća, Beč je bio duhovno, kulturno i političko središte „Monarhije“. Očito je, dakle, da se iz njega počelo planirati i graditi željezničke pruge u svim smjerovima. Za gradnju pruga osnovana su privatna poduzeća, koja su bila odgovorna za projektiranje, izvedbu i upravljanje, a to se također može objasniti time jer je Beč imao, dijelom do danas, nekoliko čelnih postaja koje su tek kasnije povezane gradskom željeznicom. Na gradskim planovima još danas nalazimo čelne postaje poput istočnog, sjevernog, zapadnog i južnog kolodvora. Potonji je posljednjih godina rekonstruiran kao prolazna stanica do glavnog kolodvora u Beču.

Nadregionalne glavne pruge

Kostur željezničke mreže na prostoru regije Alpe - Jadran formirala je izgradnja nadregionalnih željezničkih magistrala (latinski magis: veliki, najveći) iz Beča prema periferiji stare Austro - Ugarske. Regionalne trase su povezane s tim glavnim pravcima na važnim prometnim čvorištima.

Istočna željeznica

Prvi dio trase od Marchegga do Bratislave pušten je u promet 1848. g. od strane „Mađarske središnje željeznice“ kao dio poveznice, u izgradnji, između Beča i Budimpešte. Prvi vlak od Beča do Bratislave vozio je 10. kolovoza i vukla ga je lokomotiva Bihár. Nakon stečaja, ovom rutom je upravljala carska i kraljevska „Jugoistočna državna željeznica“, koja je 1850. završila kontinuiranu prugu do Budimpešte. S prosječnom brzinom od 63 km / h putovanje Beč - Budimpešta trajalo je 6 sati i 10 minuta.

Vežu od Beča do Marchegga napravilo je „Carsko i kraljevsko povlašteno austrougarsko državno željezničko društvo“ i otvorena je 1870. godine. Preko nje je desetljećima išla glavna veza Beč – Bratislava - Budimpešta, a Orient - Express je također koristio ovu rutu, koja je već tada bila dvokolosječna.



Invitation opening Westbahn (c) wikipedia.org



Vienna, Südbahnhof (c) wikipedia.org



Budapest, Keleti station (c) wikipedia.org



Orientexpress (c) wikipedia.org

Kaiser-Ferdinand Nordbahn

1837 begannen unter der Oberleitung vom aus Venetien stammenden Hofbaurat Hermenegild von Francesconi die Bauarbeiten am 13 km langen Teilstück Floridsdorf–Deutsch-Wagram. Etwa 10.000 Arbeiter wurden unter der Aufsicht englischer Fachkräfte dafür herangezogen. Der Weiterbau unter Leitung seiner Oberingenieure Kudriaffsky und Bretschneider nach Lundenburg erfolgte zügig. Die Abzweigung nach Brünn leitete Carl Ghega, der spätere Carl Ritter von Ghega, ebenfalls aus Venetien, der später beim Bau der Semmeringbahn Berühmtheit erlangte. Im März 1837 trafen die ersten sechs Lokomotiven von George Stephenson's Fabrik in Newcastle und von Tayleur & Co. in Warrington ein, die in zerlegtem Zustand mit dem Schiff nach Triest gebracht und von dort mit Fuhrwerken über den Semmering nach Wien transportiert wurden. Ein Fachmann aus Stephenson's Fabrik, zwei englische „Wagenlenker“ und vier Maschinisten übernahmen die Schulung des österreichischen Personals auf einer Probestrecke im Wiener Prater. Carl Grundmann wurde 1838 der erste österreichische Lokführer der Nordbahn und damit der erste deutschsprachige Lokführer der Monarchie überhaupt. Er rettete Kaiser Ferdinand 1848 in den Revolutionswirren das Leben, indem er den Hofzug am 7. Oktober sicher nach Olmütz brachte und als Belohnung 1862 das „kaiserliche Privileg zur Begründung einer Schlosserwarenfabrik“ erhielt, die er 1874 von Wien nach Herzogenburg in Niederösterreich verlegte. Diese entwickelte sich rasch zum größten Schließwarenhersteller der Donaumonarchie mit fast fünfhundert Beschäftigten.

Am 13. und 14. November 1837 wurden auf der 13 km langen Strecke zwischen Floridsdorf und Deutsch-Wagram Versuchsfahrten vorgenommen und am 19. und 23. erfolgten die ersten Probefahrten. Am letzten Tag durften auch geladene Gäste mitfahren. Der 23. November 1837 gilt somit als Eröffnungsdatum der ersten Dampfeisenbahn in Österreich.

Der erste fahrplanmäßige Personenzug verließ am 6. Jänner 1838 um 9 Uhr 30 den Wiener Nordbahnhof mit 218 zahlenden Passagieren. Der nächste Abschnitt über Lundenburg (Břeclav) bis Brünn ging am 7. Juli 1839 in Betrieb. Unfälle noch am 7. Juli und am 30. Oktober des Jahres beeinträchtigten

Ferdinánd Császár Vasút

1837-ben a velencei származású Hermenegild von Francesconi udvari építésügyi tanácsos irányítása alatt kezdődtek meg a 13 km hosszúságú Floridsdorf–Deutsch Wagram szakasz építési munkálatai. Angol szakemberek felügyelete alatt a munkálatokba mintegy tízezer építőmunkást vontak be. A vonal továbbépítése Břeclavig gördülékenyen haladt az udvari építésügyi tanácsos főmérnökei, Kudriaffsky és Bretschneider vezetésével. A Brno felé tartó leágazás építését a szintén Velencéből származó Carl Ghega, a későbbi Carl Ritter von Ghega vezette, aki később a semmeringi vasút építése kapcsán vált híressé.

1837 márciusában érkezett meg George Stephenson Newcastle-i és a Tayleur & Co. cég warringtoni gyárából az első hat mozdony, amelyeket szétszerelt állapotban hajón szállítottak Triesztbe, és onnan szekérgatokon vitték Semmeringen át Bécsbe. Az osztrák személyzet képzését egy, a Stephenson-féle gyárból érkezett szakember, két angol mozdonyvezető és négy gépész vállalta a Bécsi Práterben felépített próbaszakaszon. 1838-ban Carl Grundmann lett a Nordbahn első osztrák mozdonyvezetője, és ezzel egyben a Habsburg Birodalom első németajkú mozdonyvezetője. Ő volt az, aki az 1848-as bécsi forradalmi események során megmentette Ferdinánd császár életét azzal, hogy az udvari vonatot október 7-én a biztonságos Olmützbe (Olomouc) vitte, és ezért 1862-ben jutalmul császári engedélyt kapott lakatosműhely alapítására, amelyet 1874-ben Bécsből az alsó-ausztriai Herzogenburgba helyezett át. A műhely közel ötszáz alkalmazottjával hamarosan a Birodalom legnagyobb lakatosáru-előállítójává vált.

1837. november 13-án és 14-én a Floridsdorf és Deutsch-Wagram közötti 13 km hosszúságú szakaszon tesztüzemet, 19-én és 23-án pedig próbaüzemet hajtottak végre. Az utolsó napon meghívott vendégek is részt vehettek az utazáson. 1837. november 23-a tehát az első ausztriai gőzvasút működésének kezdeti dátuma.

Az első menetrend szerint közlekedő személyvonat 1838. január 6-án 9 óra 30 perckor indult el a Wiener Nordbahnhofról 218 fizető utassal. A következő, Břeclavon át Brnóig tartó pályaszakaszon 1839. július 7-én indult meg a közlekedés. Az ugyanebben az évben, július 7-én és október 30-án

Kaiser-Ferdinand Nordbahn

Nel 1837 i lavori di costruzione della sezione di 13 km che collegava Floridsdorf-Deutsch-Wagram iniziarono sotto la direzione dell'architetto e ingegnere di corte trevigiano Hermenegild Ritter von Francesconi, nato Ermenegildo Francesconi (Cordignano, 1795-1862). Circa 10.000 lavoratori vennero reclutati sotto la supervisione di specialisti inglesi. I lavori furono portati avanti poco dopo sotto la direzione degli ingegneri Kudriaffsky e Bretschneider a Lundenburg. La diramazione per Brno venne gestita dall'ingegnere Carlo Ghega (Venezia, 1802-Vienna, 1860), in seguito Carl Ritter von Ghega, anch'egli di origine veneta, che divenne famoso per la costruzione della Semmeringbahn.

Nel marzo 1837 le prime sei locomotive della fabbrica di George Stephenson di Newcastle e della Tayleur & Co. di Warrington, vennero consegnate via nave a Trieste e trasportate da lì con carrelli sulla linea del Semmering fino a Vienna. Uno specialista della fabbrica di Stephenson, due conducenti inglesi e quattro macchinisti si occuparono della formazione del personale austriaco in un'area di prova sita al Prater di Vienna. Carl Heinrich Grundmann (Danzica, 1818 - Herzogenburg, 1878) divenne il primo ingegnere di locomotiva austriaca della Nordbahn nel 1838 e quindi in assoluto il primo conducente nella linea di lingua tedesca dell'Impero. Salvò la vita all'imperatore Ferdinando nel 1848 durante le turbolenze rivoluzionarie, conducendo il convoglio reale in salvo a Olomouc il 7 ottobre di quell'anno, ricevendo come ricompensa la concessione imperiale necessaria per aprire una fabbrica di serrature, avviata nel 1862. In seguito, nel 1874, si trasferì da Vienna a Herzogenburg in Bassa Austria e divenne rapidamente il più grande produttore di serrature dell'Impero con un'azienda di quasi cinquecento dipendenti.

Il 13 e il 14 novembre 1837 furono effettuate le prove sul percorso di 13 km tra Floridsdorf e Deutsch-Wagram e tra il 19 ed il 23 furono compiuti i primi viaggi di prova. L'ultimo giorno alcuni ospiti invitati vennero fatti salire a bordo come primi passeggeri. Il 23 novembre 1837 è quindi la data di apertura della prima ferrovia a vapore in Austria.

Il primo treno passeggeri partì il 6 gennaio 1838 alle 9.30 della Nordbahnhof di Vienna con 218 passeggeri paganti. La sezione successiva, quella da Lundenburg (Břeclav)

Emperor Ferdinand Northern Railway (Kaiser Ferdinands-Nordbahn)

In 1837 construction began on the 13 km segment between Floridsdorf and Deutsch Wagram, under the management of royal privy counsellor for buildings, Hermenegild von Francesconi from Veneto. Under the supervision of English specialists, around 10,000 workers were employed. Under the management of senior engineers Kudriaffsky and Bretschneider, the extension to Břeclav quickly followed. The construction of the branch line to Brno was overseen by Carl Ghega, who was later known as Carl Ritter von Ghega and rose to fame with the construction of the Semmering Railway.

In March 1837 the first six engines arrived from George Stephenson's factory in Newcastle and Tayleur & Co. in Warrington. Disassembled, they were shipped to Trieste and from there transported by wagon over the Semmering Pass to Vienna. An expert from Stephenson's factory, two English engine drivers and four machinists trained the Austrian staff on a test track in Vienna's Prater. In 1838 Carl Grundmann became the first Austrian engine driver for the Northern Railway and thereby the first ever German-speaking engine driver in the Monarchy. In the revolutionary chaos of 1848, he saved Emperor Ferdinand's life by bringing the Royal train safely to Olomuc on 7 October. As a reward, he received the "Imperial Privilege for the foundation of a hardware factory" in 1862, which he relocated from Vienna to Herzogenburg in Lower Austria in 1874. It soon developed into the Monarchy's largest manufacturer of lockable goods, with nearly five hundred employees.

On 13 and 14 November 1837 test drives were performed on the 13 km long track between Floridsdorf and Deutsch-Wagram, and on 19 and 23 November the first trial runs followed. On the final day, invited guests were allowed to ride on the train. Therefore, 23 November 1837 is regarded as the date of the inauguration of Austria's first steam train.

The first scheduled passenger train left Vienna's Northern Station on 6 January 1838 at 9:30am, carrying 218 paying passengers. The next segment, from Břeclav to Brno, went into operation on 7 July 1839. However, the railway's reputation was temporarily damaged due to accidents as early as 7 July and 30 October in the same year. In October

Sjeverna željeznica (Kaiser Ferdinand Nordbahn)

Godine 1837. započeli su radovi na dionici dugoj 13 km (Floridsdorf-Deutsch-Wagram) pod vodstvom venecijanskog, dvorskog, građevinskog savjetnika Hermenegilda von Francesconija. Oko 10.000 radnika bilo je angažirano i nadzirano od engleskih stručnjaka. Daljnja izgradnja, pod vodstvom glavnih nadinženjera Kudriaffskog i Bretschneidera, prema Lundenburgu, dogodila se brzo. Odvojak prema Brnu vodio je Carl Ghega, kasnije Carl Ritter von Ghega, također iz Venecije, koji je kasnije postao poznat kod izgradnje pruge preko Semmeringa (Semmeringbahn). U ožujku 1837. stiglo je prvih šest lokomotiva iz tvornice „George Stephenson“ iz grada

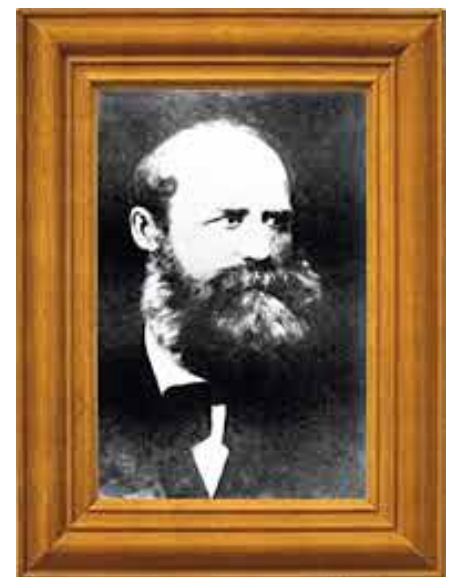


Map, Emperor Ferdinand Northern Railway
(c) wikipedia.org



Vienna, Nordbahnhof (c) wikipedia.org

Newcastle i tvornice „Tayleur & Co“ iz Warringtona, u rastavljenom stanju, brodom do Trsta i transportirane su kolima s konjskom zapregom, preko Semmeringa, do Beča. Stručnjak iz Stephensonove tvornice, dvojica engleskih vlakovođa i četiri mašinista preuzeli su obuku austrijskog osoblja na probnoj pruzi u bečkom Prateru. Carl Grundmann postao je prvi austrijski vlakovođa „Sjeverne željeznice“ 1838. godine i time prvi vlakovođa njemačkog govornog područja „Monarhije“. On je spasio cara Ferdinanda 1848., tijekom revolucionarnih nemira, carskim vlakom kojeg je doveo 7. listopada do Olomouca i kao nagradu je 1862. dobio „Carsku privilegiju za osnivanje tvornice bravarskih proizvoda“, koju je preselio 1874. iz Beča u Herzogenburg u Donjoj Austriji. Tvornica je brzo postala najveći proizvođač brava u „Dunavskoj monarhiji“, s gotovo petsto zaposlenih.



Carl Grundmann (1818-1878) (c) wikipedia.org

zeitweise den Ruf der Bahn. Im Oktober 1841 wurde die Strecke von Lundenburg (Břeclav) bis Olmütz (Olomouc) fertiggestellt. Dort bestand ab 1845 Anschluss an die k.k. Nördliche Staatsbahn nach Prag. Am 1. April 1847 erreichte die Stammstrecke Oderberg (Bohumín). Am 1. September 1848 stellte die preußische Wilhelmsbahn die Verbindung von dort zur Oberschlesischen Eisenbahn her. Diese hatte in Myslowitz (Myslowice) Anschluss an die bereits am 13. Oktober 1847 eröffnete Krakau-Oberschlesische Eisenbahn. Zur ersten Bahnverbindung zwischen den beiden damals für die Habsburgermonarchie bedeutenden Städten Wien und Krakau gehörten demnach mehr als 100 km Strecken in preußischem Besitz und Staatsgebiet.

Eine ausschließlich auf habsburgischem Gebiet verlaufende Bahnverbindung von Wien nach Krakau kam erst am 1. März 1856 zustande, als die inzwischen zur k.k. Östliche Staatsbahn verstaatlichte Krakau-Oberschlesische Eisenbahn mit einer Zweigstrecke von Trzebinia über Auschwitz (Oświęcim) nach Dzieditz (Dziedzice) den Lückenschluss herstellte. Zwei Jahre später übernahm die Kaiser Ferdinand-Nordbahn deren Strecke bis Krakau.

bekövetkezett balesetek csorbították a vasút jó hírét. 1841 októberében készült el a Břeclav és Olomouc közötti szakasz. Olomoucban 1845-ben valósult meg a csatlakozás a cs. kir. Északi Államvasút egészen Prágáig húzódó vonalára. A törzsvonal 1847. április 1-jén érte el Bohumínt (Oderberg). 1848. szeptember 1-jén a porosz Wilhelmsbahn létrehozta az összeköttetést Bohumín és a Felső-Sziléziai Vasút között. Ez utóbbi pedig Mysłowicében (Myslowitz) csatlakozott az 1847. október 13-án már megnyílt Krakkó-Felsősziléziai Vasúthoz. A Habsburg Birodalom számára akkoriban jelentős két város, Bécs és Krakkó közötti első vasúti összeköttetésnek egy több mint 100 km-es szakasza tehát porosz tulajdonban volt és porosz területen haladt.

A kizárólag Habsburg-területen haladó vasúti összeköttetés Bécs és Krakkó között csak 1856. március 1-jén jött létre azzal, hogy az időközben az államosítás útján a cs. k. Keleti Államvasúthoz (k.k. Östliche Staatsbahn) átkerült Krakkó-Felsősziléziai Vasút Trzebinia-ból Oświęcim (Auschwitzon) át Dziedziceig (Dzieditz) vezető szárnyvonala létrehozta a hiányzó kapcsolatot. Két évvel később a Ferdinánd Császár Vasút vette át a Krakkóig tartó szakaszokat.

a Brno, entrò in funzione il 7 luglio 1839. Gli incidenti del 7 luglio e il 30 ottobre di quell'anno danneggiarono temporaneamente la reputazione della ferrovia. Nell'ottobre 1841 fu completato il percorso da Lundenburg (Břeclav) a Olomouc. Dal 1845 entrò in servizio la connessione con le Imperial-Regie Ferrovie settentrionali dello Stato (k.k. Nördliche Staatsbahn) a Praga a cui venne collegata, il 1 aprile 1847, la tratta per Oderberg (Bohumín). Il 1 settembre 1848, la Wilhelmsbahn prussiana permise il collegamento da lì alla ferrovia dell'Alta Slesia. Questa tratta si collegava a Myslowitz (Myslowice) con la ferrovia Cracovia-Slesia superiore già aperta il 13 ottobre 1847. Quindi il primo collegamento ferroviario tra le due più importanti città della monarchia asburgica, Vienna e Cracovia, correva per più di 100 km all'interno del territorio prussiano.

Un collegamento ferroviario che percorresse esclusivamente il territorio austriaco tra Vienna a Cracovia fu inaugurato solo il 1 marzo 1856, quando l'Imperial-Regia ferrovia orientale (k.k. Östliche Staatsbahn, già Cracovia-Slesia superiore), diventata nel frattempo proprietà statale, con una diramazione da Trzebinia per Auschwitz (Oświęcim) a Dzieditz (Dziedzice) poté colmare la lacuna. Due anni dopo, la società Kaiser Ferdinand-Nordbahn assunse il controllo di quell'itinerario fino a Krakau (Cracovia).



1841 the line from Břeclav to Olomouc was completed. After 1845 it also provided a connection to the Imperial Royal Northern State Railway to Prague. On 1 April 1847 the main line reached Bohumín. On 21 September 1848 the Prussian William's Railway (Wilhelmsbahn) established a connection from there to the Upper Silesian Railway, which was further connected in Myslowice to the Kraków and Upper Silesia Railway, which had already been inaugurated on 13 October 1847. Therefore, the first railway connection between Vienna and Kraków, both then very important cities in the Habsburg Monarchy, included more than 100 km of track in Prussian possession and territory.

A railway connection between Vienna and Kraków built exclusively on Habsburg territory was only established on 1 March 1856, when the Kraków and Upper Silesia Railway, which was then nationalised as part of the Eastern National railway, closed the gap by establishing a branch from Trzebinia via Oświęcim to Dzierżycie. Two years later, the line to Kraków was taken over by the Emperor Ferdinand Northern Railway.

13. i 14. studenoga 1837. poduzete su pokusne vožnje na 13 km dugoj ruti između Floridsdorfa i Deutsch-Wagrama, a 19. i 23. svibnja počele su probne vožnje. Posljednjeg dana bili su pozvani i gosti na vožnju. 23. studenoga 1837. stoga je datum otvaranja prve parne željeznice u Austriji.

Prvi redovni putnički vlak napustio je, 6. siječnja 1838., u 9,30 sati, bečki sjeverni kolodvor s 218 putnika koji su platili vožnju. Sljedeći odjeljak pruge preko Lundenburga (Břeclav) do Brna pušten je 7. srpnja 1839. u pogon. Nesreće koje su se dogodile 7. srpnja i 30. listopada te godine privremeno su utjecale na reputaciju željeznice. U listopadu 1841. završena je ruta od Lundenburga (Břeclav) do Olmütza (Olomouc). Od tamo je 1845. došlo do povezivanja sa „Sjevernom državnom željeznicom“ do Praga. 1. travnja 1847. Pruga je stigla do Oderberga (Bohumín) dana 1. rujna 1848. Pruska „Wilhelmova željeznica“ (Wilhelmsbahn) uspostavila je vezu od tamo do „Gornjo - šleske željeznice“, koja je u mjestu Myslowitz (Myslowice) povezana s, već 13. listopada 1847. otvorenom, željeznicom Krakov - Gornja Šlezija. Od ukupne dužine prve željezničke veze između dva, u to vrijeme, za „Habsburšku monarhiju“ važna grada, Beča i Krakova, pripadalo je više od 100 km Pruskoj. Željeznička veza od Beča do Krakova, isključivo preko habsburškog teritorija, us-



Certificate, Emperor Ferdinand Northern Railway

(c) wikipedia.org



Map, Emperor Ferdinand Northern Railway

(c) wikipedia.org



Hermenegild Ritter von Francesconi

(1795-1862). Lithography, 1848 (c) wikipedia.org

Krakow, station

(c) wikipedia.org

Südbahn

Bereits 1829 gab es die erste Idee einer Eisenbahnstrecke von Wien an die Adria. Franz Xaver Riepl schlug dafür eine Streckenführung über Bruck an der Leitha, Ungarisch Altenburg (Mosonmagyaróvár), Steinamanger (Szombathely), Marburg (Maribor) und Laibach (Ljubljana) nach Triest vor. Durch die östliche Streckenführung über Ungarn sollten die Ostalpen und der Semmering-Pass umgangen werden.

Am Bahnbau von Wien in Richtung Ungarn ebenfalls interessiert war der Unternehmer Baron Georg Simon von Sina, um den Transport gegenüber der nur bedingt schiffbaren Donau zu verbessern. Daher beauftragte er Matthias Schönerer mit den Planungen für eine Eisenbahn von Wien über Schwechat und Bruck an der Leitha nach Raab (Győr) mit einer Abzweigung nach Pressburg (Bratislava). Ebenso plante er eine weitere Strecke von Wien über Wiener Neustadt und Ödenburg nach Raab. 1836 beantragte Sina für diese Strecken bei der kaiserlichen Regierung die Bewilligung für Vorarbeiten. Zur gleichen Zeit gab es auch in Triest Bestrebungen für eine Bahnverbindung mit Wien. Sina verband dies mit seinen Plänen und stellte bei seinem Konzessionsgesuch für die genannten Strecken einen Weiterbau nach Triest und zum Ofenpass in Aussicht.

Das Projekt einer österreichischen Bahnstrecke von Wien nach dem damals österreichischen Mittelmeerhafen Triest und nach dem damals ebenfalls noch zum Kaisertum Österreich gehörenden Mailand musste große topographische Hindernisse überwinden. Das für Österreich strategisch wichtige Projekt fiel zeitlich mit dem Streben der verschiedenen italienischen Territorien nach einem Nationalstaat (Risorgimento) zusammen.

Als erstes in Betrieb genommen wurden die Teilstrecken zwischen Wien und Gloggnitz am Nordfuß des Semmering (5. Mai 1842) und zwischen Mestre (bei Venedig) und Padua ebenfalls 1842. Als nächste Teilstrecke wurde 1844 der steirische Abschnitt zwischen Mürzzuschlag und Graz fertiggestellt (In-

Südbahn

A Bécsből az Adriáig vezető vasútvonal ötlete már 1829-ben felmerült. Franz Xaver Riepl javaslata szerint az útvonal Bruck an der Leithán, Mosonmagyaróváron, Szombathelyen, Mariboron és Ljubljánán keresztül vezetett volna egészen Triesztig. A Magyarországon keresztül vezető keleti útvonal így megkerülte volna a Keleti-Alpokat és a Semmering-hágót. A Bécsből Magyarország irányába tartó vasútépítés iránt Georg Simon von Sina báró, vállalkozó is érdeklődött, hiszen így kedvezőbb szállítási lehetőségek álltak volna rendelkezésre a csak korlátozott mértékben hajózható Dunához képest. Ezért megbízta Matthias Schönerert a Bécsből Schwechaton és Bruck an der Leithán át Győrig tartó – és Pozsony felé történő leágazási lehetőséget magába foglaló – vasútvonal megtervezésével. Egy további szakaszt is tervezett Bécsből Bécsújhelyen és Sopronon át Győrig. Ezen szakaszok vonatkozásában Sina 1836-ban adta be az előkészítő munkálatokhoz szükséges engedélyre vonatkozó kérelmét a császári kormányhoz. Ugyanebben az időben Triesztben is azon fáradoztak, hogy megteremtse a vasúti összeköttetést Béccsel. Sina ezt összekapcsolta saját terveivel, és a nevezett szakaszokra vonatkozó koncessziós kérelmében kilátásba helyezte a vonal Triesztig és a Fuorn-hágóig való továbbépítését.

A Bécsből az akkor Ausztriához tartozó földközi-tengeri kikötőig, Triesztig, illetve az akkor szintén az Osztrák Császársághoz tartozó Milánóig tartó vasútvonal építési projektjének sikeréhez komoly topográfiai akadályokat kellett leküzdeni. Az Ausztria szempontjából fontos projektötlet időben egybeesett a különböző itáliai területek nemzetállammá való egyesülésének gondolatával (Risorgimento). Elsőként a Bécs és Gloggnitz között, a Semmering északi lábánál futó pályaszakason (1842. május 5-én, valamint a Vence melletti Mestre és Padova közötti pályaszakason (szintén 1842-ben) indult meg a közlekedés. Következő lépésként 1844-ben a Mürzzuschlag és Graz közötti stájer pályaszakasz készült el (üzembe

Südbahn

Già nel 1829 si pensò per la prima volta ad una linea ferroviaria che collegasse Vienna all'Adriatico. Franz Xaver Riepl (Graz, 1790 – Vienna, 1857) propose un itinerario che passava per Bruck an der Leitha, l'ungherese Altenburg (Mosonmagyaróvár), Steinamanger (Szombathely), Marburg (Maribor) e Ljubljana (Lubiana) fino a Trieste. Le Alpi orientali e il Passo di Semmering sarebbero stati aggirati dalla rotta orientale via Ungheria.

Alla compagnia ferroviaria che collegava Vienna all'Ungheria era interessato anche un imprenditore, il barone Georg Simon von Sina (Vienna, 1810 - 1876), al fine di aumentare i volumi di trasporto commerciale nella regione del Danubio che fino a quel momento erano limitati alle vie fluviali. Pertanto commissionò a Matthias Schönerer (Vienna, 1807 - 1881) i progetti della ferrovia che da Vienna via Schwechat e Bruck an der Leitha arrivasse a Raab (Győr), dotandola di un bivio a Pressburgo (Bratislava). Progettò anche un altro percorso da Vienna via Wiener Neustadt e Ödenburg fino a Raab. Nel 1836 Sina fece domanda al governo imperiale così da poter avviare i lavori preliminari su queste tratte. Allo stesso tempo anche a Trieste si auspicava un collegamento ferroviario con Vienna. Sina inserì tale richiesta nei suoi progetti prospettando, assieme alle tratte citate, un prolungamento fino a Trieste via Passo del Forno (Ofenpass).

Il progetto di una linea ferroviaria austriaca che da Vienna raggiungesse l'allora porto austriaco mediterraneo di Trieste, continuando poi fino a Milano, appartenente allora all'Impero austriaco (capoluogo del Regno Lombardo-Veneto), dovette superare grandi ostacoli topografici. Il progetto era strategicamente importante per l'Austria, ma in quel periodo iniziarono le campagne condotte dagli stati pre-unitari italiani per raggiungere l'unità nazionale (Risorgimento).

Le sezioni tra Vienna e Gloggnitz ai piedi del Semmering (5 maggio 1842) lato nord e tra Mestre (vicino a Venezia) e Padova furono messe in funzione per prime nel 1842. La

Southern Railway

The idea of a railway link from Vienna to the Adriatic Coast existed as early as 1829. Franz Xaver Riepl suggested a route via Bruck an der Leitha, Mosonmagyaróvár, Szombathely, Maribor and Ljubljana to Trieste: an eastward route, via Hungary, meant that the Eastern Alps and the Semmering Pass could be avoided.

Baron Georg Simon von Sina was also interested in the construction of a railway from Vienna towards Hungary, to provide better transport than was offered by the intermittently navigable Danube. Hence, he tasked Matthias Schönerer with the planning of a railway from Vienna, via Schwechat and Bruck an der Leitha, to Győr, with a branch leading to Bratislava. Simultaneously, he planned another route from Vienna via Wiener Neustadt and Sopron to Győr. In 1836 von Sina applied for permission from the Imperial government to begin preliminary work on these routes. At the same time efforts to obtain a railway connection to Vienna were also being made in Trieste. Von Sina included this in his plans and presented the prospect of extending the routes to Trieste and the Fuorn Pass when he applied for the concession.

The project of building an Austrian railway line from Vienna to the then-Austrian Mediterranean port of Trieste and on to Milan, also part of the Austrian Empire at that time, had to overcome serious topographic obstacles. The project, which was of strategic importance for Austria, coincided with the various Italian territories striving to establish a national state (Risorgimento).

The first sections to go into operation were between Vienna and Gloggnitz at the northern foot of the Semmering Pass (5 May 1842) and between Mestre (Venice) and Padua, also in 1842. The next segment to be finished was the Styrian part between Mürzzuschlag and Graz (initial operation on 24 October 1844). Up to the end of the 1840s the lines from Graz to Celje (1 July 1846) and further on to Ljubljana (26 September 1849), and Padua to Verona followed. In 1848/49 rail operations

postavljena je tek 1. ožujka 1856., kada je (u međuvremenu je željeznica Krakov - Gornja Šlezija pripojena „Istočnoj željeznici“) povezana odvojkom od Trzebinia, preko Auschwitza (Oswiecim) do Dzieditz (Dziedzice). Dvije godine kasnije je „Sjeverna željeznica“ preuzela put prema Krakovu.

Južna željeznica

Već 1829. godine došlo je do prve ideje za izgradnju željezničke pruge od Beča do Jadrana. Franz Xaver Riepl predložio je rutu preko mjesta Bruck an der Leitha, pa preko mađarskih Altenburga (Mosonmagyaróvár) i Steinamangera (Szombathely), Marburga (Maribor) i Leibacha (Ljubljana) do Trsta. Vođenjem pruge istočnom rutom, preko Mađarske, trebalo je zaobići istočne Alpe i prijevoj Semmering (Semmering Pass).

Za gradnju pruge iz Beča u smjeru Mađarske je također bio zainteresiran poduzetnik barun Georg Simon von Sina, s ciljem poboljšanja prijevoza u odnosu na samo djelomično plovni Dunav. Stoga je od Matthiasa Schönerera naručio projekte za željezničku prugu od Beča preko Schwechata i mjesta Bruck an der Leitha do mjesta Raab (Győr), s granom prema Pressburgu (Bratislava). Također je planirao još jedan pravac iz Beča preko Wiener Neustadta i Ödenburga do mjesta Raab. Godine 1836. Sina je za tu rutu tražio od carske vlade dopuštenje za predradnje. Istodobno se u Trstu nastojalo izgraditi željezničku vezu s Bečom. Sina je ta nastojanja uklopio u svoje planove i postavio zahtjev za koncesiju za gore navedene rute i daljnju izgradnju do Trsta i prijevoja Ofenpass.

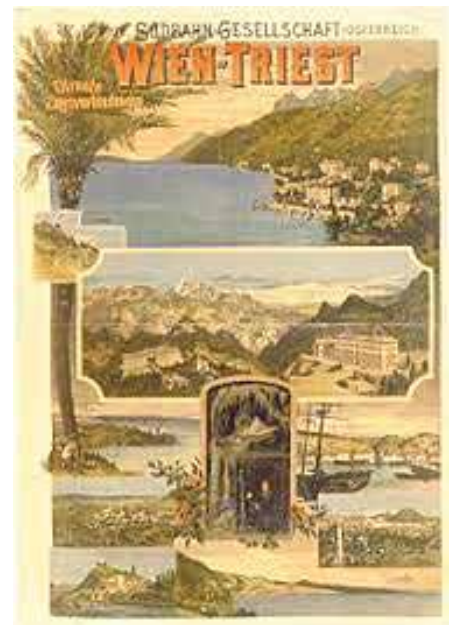
Projekt željezničke pruge od Beča do tadašnje austrijske mediteranske luke Trst i do Milana, koji je također pripadao Austriji, morao je svladati velike topografske prepreke. Strateški važan za Austriju, projekt se podudara s istovremenim težnjama raznih talijanskih teritorija za ujedinjenje (Risorgimento).

Kao prve, u promet su puštene sekcije pruge između Beča i Gloggnitza, na sjevernom podnožju Semmeringa (5. svibnja 1842.) i između mjesta Mestre (blizu Venecije) i Padove (također 1842.). Sljedeća sekcija je izgrađena 1844., a to je štajerski dio između Mürzzuschlaga i Graza (u pogon je puštena 24. listopada 1844.). Do kraja 1840. - ih godina slijedila je sekcija od Graza do Celja (1. srpnja 1846.) i dalje do Ljubljane (26. rujna 1849.), kao i od Padove do Verone. 1848. - 1849. je počeo željeznički promet u Kraljevini „Sardini-



Carl von Ghenga (J. Kriehuber, Lithographie).

Carl von Ghenga (1802-1860) (c) wikipedia.org



Poster, Südbahn

(c) wikipedia.org



Semmering, station

(c) wikipedia.org

betriebsnahme 24. Oktober 1844). Bis zum Ende der 1840er Jahre folgten die Strecken von Graz nach Cilli (Celje) (1. Juli 1846) und weiter bis Laibach (Ljubljana) (26. September 1849), sowie von Padua nach Verona. 1848/49 begann auch der Eisenbahnbetrieb im Königreich Sardinien-Piemont, dem Gegenspieler Österreichs in (Nord-) Italien.

Mit dem Bau der spektakulären Semmeringbahn wurde im August 1848 begonnen. Am 17. Juli 1854 konnte zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag der reguläre Zugbetrieb aufgenommen werden. Die Südbahn war somit zwischen Wien und Laibach (Ljubljana) durchgehend befahrbar. Die Überquerung der Wasserscheide zwischen dem Donauraum und dem Adriatischen Meer mit der Linienführung der Bahn über steil abfallenden Karst war aber erst drei Jahre später möglich. Ab dem 12. Juli 1857 konnte man mit dem Zug durchgehend von Wien nach Triest reisen und ab dem 12. Oktober 1857 auch von Venedig nach Mailand. Inzwischen hatte auch das Piemont ein Schienennetz, das zu jener Zeit fast so dicht war wie jenes von Belgien.

Als am 3. Oktober 1860 der Lückenschluss zwischen Triest und Udine eine Zugfahrt von Triest nach Mailand ermöglichte, hatte das Kaisertum Österreich die Lombardei und deren Hauptstadt aber schon an Sardinien-Piemont verloren. Die letzte Gleislücke zwischen Mailand und dem Piemont bei Magenta war am 1. Juni 1859 geschlossen worden, drei Tage bevor die Donaumonarchie dort eine Schlacht gegen Sardinien-Piemont und Frankreich verlor. Im Friedensvertrag vom 10. November 1859 trat die österreichische Regierung ihre Pflichten und Rechte hinsichtlich der in der Lombardei gelegenen Eisenbahnen (Magenta–Mailand–Peschiera, 176 km, Mailand–Camerlata–Como, 44 km, zusammen 220 km im Betrieb, nebst einer Anzahl weiterer Konzessionen) an Sardinien-Piemont ab. Die auf österreichischem Staatsgebiet gelegenen Linien wurden von Wien, die lombardischen von Mailand aus verwaltet.

helyezés: 1844. október 24.). Az 1840-es évek végéig a Graztól Celjéig (1846. július 1.), majd tovább Ljubljanáig (1849. szeptember 26.), valamint a Padovától Veronáig tartó pályaszakasz következett. 1848–1849-ben az Ausztria (észak-)itáliai ellenlábásának számító Szárd-Piemonti Királyságban is megindult a vasúti közlekedés.

A látványos vonalvezetésű semmeringi vasút építése 1848 augusztusában kezdődött. 1854. július 17-én indulhatott meg Gloggnitz és Mürzzuschlag között a rendszeres vonatközlekedés, így a vonatok a Südbahn vonalán Bécs és Ljubljana között már megszakítás nélkül közlekedhettek. Csúpan három évvel később vált lehetővé az, hogy a vasútvonal a meredeken lejtő karsztvidéken keresztül átszelje a Duna-medence és az Adriai-tenger közötti vízválasztót. Bécsből 1857. július 12-től lehetett vonattal – megszakítás nélkül – Triesztig utazni, majd 1857. október 12-től Velencétől Milánóig. Időközben Piemont is kiépítette a maga sínhálózatát, amely abban az időben megközelítőleg olyan sűrű volt, mint Belgiumé.

1860. október 3-án elkészült ugyan a Trieszt és Udine közötti hiányzó szakasz, és ezáltal lehetővé vált a Trieszt és Milánó közötti vonatösszeköttetés, azonban az Osztrák Császárság ekkorra már elveszítette Lombardiát, és annak fővárosát a Szárd-Piemonti Királyság javára. A Milánó és Piemont közötti vonalon a Magenta közelében hiányzó sínszakaszt 1859. június 1-jén sikerült pótolni, pontosan ott, ahol három nappal később az Osztrák Császárság a Szárd-Piemonti Királyság és Franciaország ellen fontos csatát veszített. Az 1859. november 10-én megkötött békeszerződésben az osztrák kormány lemondott a Lombardiában húzódó vasútvonalai (további koncessziók mellett a Magenta–Milánó–Peschiera, 176 km, Milánó–Camerlata–Como, 44 km, összesen 220 km hosszúságú vasútvonal) vonatkozásában meglévő minden jogáról és kötelezettségéről a Szárd-Piemonti Királyság javára. Az osztrák államterületen fekvő vasútvonalakat Bécsből, a lombard területen fekvőket pedig Milánóból igazgatták.

tratta successiva fu completata nel 1844 insieme alla sezione stiriana tra Mürzzuschlag e Graz (messa in servizio 24 Ottobre 1844). Fino alla fine degli anni Quaranta, le rotte transitavano da Graz a Cilli (Celje - 1 luglio 1846), per continuare su Lubiana (26 settembre 1849), così come da Padova a Verona. Nel periodo 1848-1849 ebbe inizio anche lo sviluppo delle reti ferroviarie del Regno di Sardegna in Piemonte, il nemico dell'Austria nel nord Italia.

La costruzione della spettacolare Semmeringbahn iniziò nell'agosto del 1848. Il 17 luglio 1854 poté essere avviato un servizio regolare tra Gloggnitz e Mürzzuschlag. La Südbahn era quindi percorribile tra Vienna e Lubiana. La traversata dello spartiacque tra la regione del Danubio ed il mare Adriatico con le linee della ferrovia costrette a percorrere il terreno carsico, caratterizzato da una forte pendenza, fu possibile solo tre anni dopo. Dal 12 luglio 1857 in poi, i collegamenti tra Vienna a Trieste divennero regolari e dal 12 ottobre 1857, anche tra Venezia e Milano. Nel frattempo, il Piemonte si era dotato di una rete ferroviaria che all'epoca era fitta e ramificata quasi come quella del Belgio.

Quando il 3 ottobre 1860 il prolungamento tra Trieste e Udine permise di effettuare un viaggio in treno da Trieste a Milano, l'Impero austriaco aveva già perso la Lombardia e la sua capitale a favore del Regno sabauda. L'ultimo collegamento ferroviario tra Milano e il Piemonte, passando vicino a Magenta, era stato chiuso il 1 giugno 1859, tre giorni prima che l'Austria perdesse la guerra contro il Regno di Sardegna e il suo alleato francese. Nel trattato di pace del 10 novembre 1859, il governo austriaco passò i suoi doveri e diritti riguardo le ferrovie in Lombardia al Regno di Sardegna (tratte Magenta-Milano-Peschiera, 176 km; Milano-Camerlata-Como, 44 km che sommate insieme ad altre concessioni costituivano 220 km di binari in funzione). Le linee che si trovarono sul territorio austriaco furono amministrate da Vienna, quelle lombarde da Milano.

also started in the Kingdom of Piedmont-Sardinia, Austria's adversary in (Northern) Italy. The construction of the spectacular Semmering Railway began in August of 1848. On 17 July 1854 the regular railway service between Gloggnitz and Mürzzuschlag began. Thus, the Southern Railway from Vienna to Ljubljana was operational along its entire length. It took three more years, however, until the divide between the Danube region and the Adriatic Sea was crossed by routing the railway through the steep Karst. Direct journeys from Vienna to Trieste became possible on 12 July 1857, and from 12 October 1857 also from Venice to Milan. In the meantime, Piedmont-Sardinia had also established a railway network, which was at that time nearly as dense as that of Belgium.

When the gap between Trieste and Udine was finally closed on 3 October 1860, allowing for a direct train ride from Trieste to Milan, the Austrian Empire had already lost Lombardy and its capital to Piedmont-Sardinia. The final gap between Milan and the Piedmont had been closed at Magenta on 1 June 1859, three days before the Monarchy lost a battle against Piedmont-Sardinia and France there. In the peace treaty of 10 November 1859, the Austrian government surrendered its obligations and rights regarding the railways in Lombardy (Magenta - Milan - Peschiera, 176 km, Milan - Camerlata - Como, 44 km, totalling 220 km in operation, and various further concessions) to Piedmont-Sardinia. The lines located on Austrian territory were administered from Vienna, those in Lombardy from Milan.

ja – Pijemont“, koja je bila protivnik Austrije u sjevernoj Italiji.

Izgradnja spektakularne željezničke pruge preko Semmeringa započela je u kolovozu 1848. Dana 17. srpnja 1854. mogao je početi redoviti promet između Gloggnitza i Mürzzuschlaga. „Južna željeznica“ je tako bila u punoj funkciji između Beča i Ljubljane. Prijelaz vododijelnice između Podunavlja i Jadranskog mora, s vođenjem pruge preko velikih, krških strmina bio je moguć tek tri godine kasnije. Od 12. srpnja 1857. vlakom se moglo putovati neprekinuto od Beča do Trsta, a od 12. listopada 1857. također od Venecije do Milana. U međuvremenu je i Piemont izgradio željezničku mrežu koja je u to doba bila gotovo toliko gusta kao i ona u Belgiji.

Kada je 3. listopada 1860. godine izgrađena veza između Trsta i Udina omogućeno je povezivanje vlakom Trsta i Milana, ali Austrija je u međuvremenu izgubila Lombardiju i njezin glavni grad. Posljednja sekcija te pruge, između Milana i Pijemonta, kod Magente je bila završena 1. lipnja 1859., tri dana prije nego što je Austro - Ugarska izgubila bitku protiv kraljevine „Sardinija – Pijemont“ i Francuske. Mirovnim ugovorom od 10. studenoga 1859., austrijska vlada je svoje obveze i prava prema željezničkom sustavu u Lombardiji (Magenta - Milano - Peschiera, 176 km, Milano - Camerlata - Como, 44 km, sve zajedno 220 km u pogonu, uz brojne ostale ustupke) prenijela na kraljevinu „Sardinija – Pijemont“. Od tada se željeznicom na austrijskom teritoriju upravljalo iz Beča, a na lombardijskim iz Milana.



Ljubljana, station

(c) wikipedia.org



Venice, viaduct

(c) wikipedia.org



Venice-Meste, station

(c) wikipedia.org

Trieste, station Campo Marzio (c) wikipedia.org



Westbahn

Die Strecke wurde am 15. Dezember 1858 von Wien Westbahnhof bis Linz eröffnet und war ab 1. August 1860 durchgehend bis Salzburg befahrbar. Die weiterführende Strecke bis München Hauptbahnhof ging am 12. August 1860 in Betrieb.

Die Bahnstrecke wurde von der Gesellschaft k.k. privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn unter Hermann Dietrich Lindheim gebaut. Neben der Strecke Wien–Salzburg waren darin gleichfalls die Verbindungen Wels–Passau (1861), St. Valentin–Summerau–Budweis (1872) enthalten. Darüber hinaus mussten die Strecken Linz–Lambach–Gmunden und Linz–Budweis, die ehemalige Pferdeisenbahn Budweis–Linz–Gmunden der k.k. privilegierte Erste Eisenbahngesellschaft als Schmalspurbahn übernommen werden (1857), die allerdings zumeist neu trassiert werden mussten. Die Kaiserin Elisabeth-Bahn verwaltete noch zahlreiche andere Strecken, selbst heute sind noch vereinzelt Grenzsteine mit den Initialen K.E.B. anzutreffen. Der Name der Elisabethbahn wurde vom Publikum schlicht durch „Westbahn“ ersetzt.

Bereits 1851 war in einem Staatsvertrag zwischen Bayern und Österreich eine Bahnverbindung vereinbart worden, 1858 wurde die Strecke Wien – Linz fertiggestellt. Die Strecke bis Salzburg wurde 1860 dem Verkehr übergeben. Die Fahrzeit von Wien nach Salzburg betrug anfangs neun Stunden. Bereits einige Wochen vor der offiziellen Eröffnung hatte Kaiserin Elisabeth die Strecke benutzt, um in ihre Heimat Bayern zu reisen. Bei der offiziellen Eröffnung am 12. August 1860 waren Kaiser Franz Joseph und König Maximilian II. von Bayern anwesend.

1884 wurde die Bahnstrecke in staatlichen Besitz übergeführt. Die Verlängerung der Bahnstrecke über österreichisches Gebiet, die Salzburg-Tiroler-Bahn („Giselabahn“) über Zell am See nach Wörgl (KEB seit 1875) war ebenfalls in staatlicher Hand.

Kaiser Franz-Josephs-Bahn

Initiator der Bahnlinie war der Großgrundbesitzer und Diplomat Johann Adolf II. Fürst von Schwarzenberg, der vom Pilsener Becken Steinkohle nach Wien transportieren wollte. Der Spatenstich der 455 km langen Bahnlinie zwischen Wien und Eger fand am 18. November 1866 nahe dem Meierhof Wondrow bei

A Westbahn

A vonalat 1858. december 15-én a bécsi Westbahnhof és Linz közötti szakasszal nyitották meg, amelyen 1860. augusztus 1-jétől megszakítás nélkül Salzburgig lehetett közlekedni. Az innen München főpályaudvarig továbbvezető vonal pedig 1860. augusztus 12-én kezdte meg üzemszerű működését.

A vasútvonalat Hermann Dietrich Lindheim vezetése alatt a k. k. privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn társaság építette. A Bécs–Salzburg szakasz mellett a Wels–Passau (1861) és a St. Valentin–Summerau–Budweis (1872) közötti összeköttetés is ide tartozott. Ezen túlmenően a társaságnak át kellett vennie a Linz–Lambach–Gmunden és a Linz–České Budějovice (Budweis) vonalakat, valamint a k. k. privilegierte Erste Eisenbahngesellschaft tulajdonát képező egykori České Budějovice–Linz–Gmunden lóvasutat mint keskeny nyomtávú vasutat (1857), amelyeknek azonban új nyomvonalat kellett kijelölni. A Kaiserin Elisabeth-Bahn még számos vonalat igazgatott; helyenként még ma is láthatunk K. E. B. kezdetűket tartalmazó határköveket. Az Elisabethbahn nevet a köznyelv egyszerűen lecserélte „Westbahn“-ra.

Államközi szerződés keretében Bajorország és Ausztria már 1851-ben megállapodott a vasúti összeköttetés létrehozásában, a Bécs–Linz vonal 1858-ra készült el. A Salzburgig tartó szakaszt 1860-ban adták át a forgalomnak. A menetidő Bécs és Salzburg között eleinte kilenc óra volt. Erzsébet császárné a hivatalos megnyitő előtt néhány héttel már kipróbálta a szakaszt, hogy hazautazzon Bajorországba. 1860. augusztus 12-én, a vasútvonal hivatalos megnyitóján Ferenc József császár és II. Miksa bajor király voltak jelen.

A vasútvonal 1884-ben került állami tulajdonba, osztrák területen futó meghosszabbítása, a Zell am See-n át Wörgl-be tartó Salzburg–Tirol vasútvonal (a „Gizella-vasút“, 1875-től „Kaiserin Elisabeth-Bahn“) szintén állami kézbe került.

A Ferenc József császár Vasút

A vasútvonal megépítését II. János Adolf von Schwarzenberg herceg nagybirtokos, diplomata kezdeményezte, aki a Plzeňi-medencéből Bécsbe kőszentet akart szállíttatni. A Bécs és Cheb (korabeli német nevén Eger) közötti 455 km hosszú vonalon az első kapavágásra

Westbahn

La linea fu aperta il 15 dicembre 1858 e partiva dalla Westbahnhof (Stazione occidentale) di Vienna fino a Linz, per continuare poi ininterrottamente per Salisburgo dal 1 agosto 1860. Il proseguimento della rotta per la stazione centrale di Monaco entrò in funzione il 12 agosto 1860.

La linea ferroviaria venne costruita dalla società k.k. privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn e realizzata sotto la supervisione di Hermann Dietrich Lindheim (Breslavia, 1790 - Vienna, 1860). Oltre alla tratta Vienna-Salisburgo, includeva i collegamenti Wels-Passau (1861), St. Valentin-Summerau-Budweis (1872). Inoltre, gestiva i percorsi Linz-Lambach-Gmunden e Linz-Budweis, l'ex ferrovia a cavalli Budweis-Linz-Gmunden appartenuta alla società k.k. privilegierte Erste Eisenbahngesellschaft che, una volta presa in consegna come ferrovia a scartamento ridotto (1857), dovette essere nuovamente tracciata. La Kaiserin Elisabeth-Bahn gestiva ancora numerosi altri percorsi; ancora oggi infatti è possibile vedere cippi di confine occasionali con la sigla delle iniziali: KEB. Il nome di Elisabethbahn, (Ferrovia Elisabetta), successivamente venne semplicemente sostituito con Westbahn (Ferrovia Occidentale).

Già nel 1851, tra la Baviera e l'Austria, fu stabilito un collegamento ferroviario e nel 1858 fu completata la tratta Vienna-Linz. Il percorso per Salisburgo fu aperto al traffico nel 1860. Il viaggio da Vienna a Salisburgo era inizialmente di nove ore. Solo poche settimane prima dell'inaugurazione, l'imperatrice Elisabetta aveva usato il percorso per recarsi nella natia Baviera. All'apertura ufficiale della tratta avvenuta il 12 agosto 1860 erano presenti l'imperatore Francesco Giuseppe e il re Massimiliano II di Baviera.

Nel 1884 la linea ferroviaria passò sotto il controllo statale. L'estensione della tratta ferrata sul territorio austriaco, la Salzburg-Tiroler-Bahn (denominata Giselabahn) su Zell am See fino a Wörgl (KEB dal 1875), era anch'essa gestita dallo Stato.

Kaiser Franz-Josephs-Bahn

Ad avviare la linea ferroviaria fu il proprietario terriero e diplomatico Johann Adolf II Principe di Schwarzenberg, che voleva trasportare il carbone dal bacino di Pilsen a Vienna. L'inaugurazione della linea ferroviaria lunga 455 km tra Vienna ed Eger si svolse il 18 novembre 1866 nei dintorni del Meierhof Wondrow

Western Railway (Westbahn)

The line from Vienna's Western Station to Linz was opened on 15 December 1858, and from 1 August 1860 it led continuously to Salzburg. The additional line to Munich Main Railway Station went into operation on 12 August 1860.

The rail route was built by the Imperial Royal Privileged Empress Elisabeth Railway (KEB) company, led by Hermann Dietrich Lindheim. Aside from the Vienna–Salzburg line, it also included the Wels–Passau (1861) and St. Valentin–Summerau–České Budějovice (1872) links. It also had to take over the Linz–Lambach–Gmunden and Linz–České Budějovice lines and the former České Budějovice–Linz–Gmunden horse-drawn railway from the Imperial Royal Privileged First Railway Company, both being narrow-gauge railways, with most parts needing new tracks. The Empress Elisabeth Railway additionally administered various other routes. Even today, boundary stones with the initials K.E.B can be seen: the clientele simply replaced the name Elisabeth Railway with the name "Western Railway".

A railway connection had already been agreed upon in a treaty between Bavaria and Austria in 1851. The Vienna – Linz line was finished in 1858, while the connection to Salzburg was opened to traffic in 1860. The travel time from Vienna to Salzburg was initially nine hours. Empress Elisabeth used the route a few weeks before its official opening, to travel to her native Bavaria. Emperor Franz Joseph and King Maximilian II of Bavaria were present at its official opening on 12 August 1860. In 1884 the line was nationalised. The extension over Austrian territory, the Salzburg–Tyrol Railway (also called "Giselabahn") via Zell am See to Wörgl (KEB since 1875), was also state-owned.

Emperor Franz Joseph Railway (Kaiser Franz-Josephs-Bahn)

Land baron and diplomat Johann Adolf II, Prince of Schwarzenberg, was the initiator of the railway line, as he wanted to transport coal from the Plzen basin to Vienna. The ground-breaking ceremony for the 455 km

Zapadna željeznica

Pruga je otvorena 15. prosinca 1858. godine od „Bečkog zapadnog kolodvora“ do Linza, a od 1. kolovoza 1860. kontinuirano je provozna do Salzburga. Nastavak puta do glavnog kolodvora u Münchenu bio je moguć 12. kolovoza 1860.

Željezničku prugu je izgradila tvrtka „K.K. privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn“ („Elizabetina željeznica“) pod vodstvom Hermanna Dietricha Lindheima. Uz pravac Beč–Salzburg također su izgrađeni spojevi Wels–Passau (1861.), St. Valentin–Summerau–Budweis (1872.). Osim toga, rute Linz–Lambach–Gmunden i Linz–Budweis, bivšu konjsku željezničku prugu Budweis–Linz–Gmunden, morala je tvrtka „K.K. privilegierte Kaiserin Elisabeth-Bahn“ preuzeti kao pruge uskog kolosijeka (1857.), koje su ipak morale biti nanovo trasirane. Ta tvrtka upravljala je i drugim brojnim rutama, pa i danas još uvijek postoje pojedinačni granični kameni s inicijalima K.E.B. Ime „Elisabethbahn“ jednostavno je zamijenjeno, od ljudi, imenom „Zapadna željeznica“ („Westbahn“).

Već 1851. potpisan je državni ugovor o željeznici između Bavarske i Austrije, a 1858. dovršena je ruta Beč – Linz. Put do Salzburga otvoren je za promet 1860. godine. Putovanje od Beča do Salzburga trajalo je u početku devet sati. Samo nekoliko tjedana prije službenog otvaranja, carica Elizabeta je koristila prugu za putovanje u rodnu Bavarsku. Na službenom otvaranju 12. kolovoza 1860. prisustvovali su car Franjo Josip i kralj Maksimilijan II iz Bavarske.

Godine 1884. željeznička pruga je prebačena u državno vlasništvo. Proširenje željezničke pruge na austrijskom teritoriju, takozvani „Salzburg–Tiroler-Bahn“ („Giselabahn“) preko Zell am Seea do Wörgla (KEB od 1875.) također je u državnim rukama.

Željeznica Kaiser Franz Josephs

Inicijator željezničke pruge bio je veliki zemljoposjednik i diplomat Johann Adolf II princ Schwarzenberg, koji je želio transportirati ugljen iz plzenskog bazena u Beč. Inauguracija željezničke pruge duge 455 km, između Beča i Egera, održana je 18. studenog 1866. u bli-



Hermann Dietrich Lindheim (1790-1860)

(c) wikipedia.org



Certificate, Kaiserin Elisabeth Bahn

(c) wikipedia.org



Steam locomotive kkSTB 12.20 (c) wikipedia.org



Westbahn near Melk

(c) wikipedia.org

Schloss Frauenberg statt. Die veranschlagten Baukosten von 81.576.600 Gulden wurden über eine Aktiengesellschaft aufgebracht. Beim Bau der Strecke waren 143.000 Arbeiter beschäftigt.

Das erste Teilstück zwischen Pilsen und Budweis wurde am 1. September 1868 eröffnet, am 1. November 1869 war die Teilstrecke Budweis–Eggenburg fertiggestellt und am 23. Juni 1870 konnte die Strecke von dort nach Wien in Betrieb genommen werden. Zuvor hatte es vom 15. März 1870 an bereits über die Wiener Nordbahnstrecke und über Stockerau geführte Züge gegeben. Am 14. Dezember 1871 wurde die Verbindung von Pilsen nach Prag eröffnet, womit der Verkehr Wien–Prag über Gmünd möglich wurde. 1872 war der durchgehende Schienenweg bis Eger und damit die Anbindung des Böhmisches Bäderdreiecks an die Hauptstadt Wien erreicht. Das Streckennetz der beiden Hauptstrecken umfasste damit 715 km.

Am 1. Mai 1884 wurde die Gesellschaft verstaatlicht. Die Fahrzeuge und Strecken wurden von den k.k. österreichischen Staatsbahnen übernommen.

Rudolfsbahn

Die Rudolfsbahn bildete neben der Südbahn (Semmeringbahn) im Osten und der Brennerbahn im Westen die dritte Nord-Süd-Alpenquerung in Österreich. Gebaut wurde sie vom mährischen Eisenbauunternehmen Gebrüder Klein. Der Chefarchitekt war Otto Thienemann. Da es im eigenen Streckenbereich zu wenig Verkehrsaufkommen gab, war die KRB wirtschaftlich zu einem großen Teil vom Transitverkehr und damit von der Verkehrspolitik anderer Bahnen (hauptsächlich der Kaiserin Elisabeth-Bahn) abhängig. So lagen alle nördlichen Endpunkte des KRB-Netzes an Strecken der Kaiserin-Elisabeth-Bahn (St. Valentin und Amstetten an der Westbahn, Schärding an der Strecke Wels–Passau).

Die wirtschaftliche Lage der KRB verschlechterte sich nach der Wirtschaftskrise von 1873 immer mehr. 1880 wurde die KRB unter staatliche Zwangsverwaltung (Sequestration) gestellt, 1884 verstaatlicht.

Nach der Verstaatlichung wurde die Flügelstrecke Amstetten–Kastenreith aufgewertet, weil die kaiserlich-königlichen österreichischen Staatsbahnen (kkStB) den Verkehr Wien–Kärnten über Westbahn und Rudolfs-

1866. november 18-án a Frauenberg (Hluboká) kastély melletti Vondrov major közelében került sor. A 81 576 000 forintra becsült építési költséget egy részvénytársaság megalapításával teremtették elő. A vasútvonal megépítésében 143 ezer munkás vett részt.

A Plzeň és České Budějovice közötti első szakaszt 1868. szeptember 1-jén nyitották meg, 1869. november 1-jén pedig a České Budějovice–Eggenburg pályaszakasz készült el, és így az Eggenburg–Bécs vonalon 1870. június 23-án indulhatott meg a forgalom. Ezt megelőzően, 1870. március 15-től már közlekedtek vonatok a bécsi Nordbahn vonalán és Stockeraun keresztül. A Plzeň és Prága közötti összeköttetés 1871. december 14-én jött létre, és ezzel a Bécs és Prága között Gmündön keresztül zajló közlekedés megvalósult. 1872-re a vasúti sínpálya eljutott Chebig és így a „nyugat-csehországi fürdőháromszög” is elérhetővé vált a fővárosból, Bécsből. A két fővonal hálózata ezzel összesen 715 km hosszúságú lett.

A vállalatot 1884. május 1-jén államosították. A járműveket és a vonalakat a Császári és Királyi Osztrák Államvasutak vette át.

A Rudolfsbahn

A Rudolfsbahn a keleti Südbahn (semmering vasút) és a nyugati Brenner-vasútvonal mellett a harmadik olyan ausztriai vasútvonal, amelyik észak–déli irányban halad át az Alpokon. A vonalat a morvaországi Gebrüder Klein vasszerkezetgyártó vállalat építette. A főépítész Otto Thienemann volt. Mivel a saját útvonalán kevés forgalom jellemezte, ezért a Rudolfsbahn gazdaságilag nagyrészt az átmenő forgalomtól és így más vasúttársaságok (elsősorban az Elisabeth-Bahn) közlekedéspolitikájától függött. Így a Rudolfsbahn hálózatának északi végpontjai az Elisabeth-Bahn vonalain helyezkedtek el (St. Valentin és Amstetten a Westbahnon, Schärding a Wels–Passau szakaszon).

Az 1873-as gazdasági válságot követően a Rudolfsbahn gazdasági helyzete egyre romlott. A Rudolfsbahnt 1880-ban állami zárgondnokság alá helyezték (hatósági zár alá vétel), 1884-ben pedig államosították.

Az államosítást követően az Amstetten–Kastenreith szárnyvonal felértékelődött, mert a Császári és Királyi Osztrák Államvasutak (kkStB) a Bécs és Karintia közötti közlekedést a Westbahnon és a Rudolfsbahnon keresztül

presso il castello di Frauenberg. I costi stimati di costruzione furono di 81.576.600 fiorini, cifra che venne raccolta tramite la fondazione di una Società per azioni. Per la costruzione vennero impiegati 143.000 lavoratori.

Il primo tratto tra Pilsen e Budweis fu inaugurato il 1 settembre 1868; il 1 novembre 1869 venne completata la sezione Budweis-Eggenburg ed il 23 giugno 1870 fu possibile mettere in funzione la tratta per raggiungere Vienna. Precedentemente, dal 15 marzo 1870, i treni potevano passare già su un tratto della Nordbahn di Vienna per Stockerau. Il 14 dicembre 1871 fu aperto il collegamento tra Pilsen e Praga, rendendo possibile il traffico tra Vienna e la stessa Praga passando per Gmünd. Nel 1872 la capitale austriaca venne raggiunta dalla ferrovia che passava per Eger rendendo quindi possibile il collegamento con il triangolo termale della Boemia: Karlovy Vary (Karlsbad), Mariánské Lázně (Marienbad), Františkovy Lázně (Franzensbad). La rete di collegamenti delle due principali rotte copriva quindi 715 km complessivi.

Il 1 maggio 1884, la compagnia fu nazionalizzata. I veicoli e le tratte utilizzati vennero presi in consegna dalle Ferrovie dello Stato austriache.

Rudolfsbahn

La Rudolfsbahn costituiva, assieme alla Semmeringbahn a est e la Brennerbahn ad ovest, la terza traversata nord-sud delle Alpi in Austria. Venne realizzata dall'azienda Moravian Gebrüder Klein. Fu nominato capo progetto Otto Thienemann. Poiché il traffico sulla linea era insufficiente e considerato che la ferrovia Kronprinz Rudolph-Bahn (KRB) dipendeva in larga misura dal traffico di transito e quindi dalla politica delle altre ferrovie sulla circolazione della tratta (principalmente la Kaiserin Elisabeth-Bahn), tutti gli snodi settentrionali della rete KRB erano necessariamente posizionati sulle tratte della Keiserin Elisabeth Bahn (St. Valentin e Amstetten sulla Westbahn, Schärding sulla tratta Wels-Passau).

La situazione economica del KRB peggiorò sempre di più dopo la crisi economica del 1873. Nel 1880 la KRB fu posta sotto amministrazione giudiziaria, venendo poi definitivamente nazionalizzata nel 1884.

Dopo la nazionalizzazione la linea diretta Amstetten-Kastenreith venne potenziata, perché le kaiserlich-königlichen österreichischen Staatsbahnen (kkStB – le Ferrovie statali

railway line between Vienna and Eger was held on 18 November 1866 near the Wondrow feudal estate at Frauenberg Castle. The estimated cost of 81,576,600 guilders was financed via a stock company, and 143,000 workers were employed in building the line. The first segment between Budějovice and Plzeň was inaugurated on 1 September 1868. On 1 November the Budějovice – Eggenburg section was completed, and on 23 June the line could be put into service from there to Vienna. Trains had already been running along the Viennese Northern Railway route and via Stockerau since 15 March. On 14 December 1871 the connection from Plzeň to Prague was opened, thereby enabling traffic between Vienna and Prague via Gmünd. In 1872 a continuous railway link to Eger, and therefore the connection of the Bohemian Spa Triangle to the capital, Vienna, was accomplished. The network of the two main lines now totalled 715 km. On 1 May 1884 the company was nationalised. The vehicles and routes were taken over by the Imperial Royal Austrian State Railways.

Rudolf Railway (Rudolfsbahn)

Beside the Southern Railway (the Semmering Railway) in the east and the Brenner Railway in the west, the Rudolf Railway established the third north to south Alpine crossing in Austria. It was constructed by the Moravian iron construction company “Gebrüder Klein”. Otto Thienemann was the supervising architect. Since the volume of traffic within the sector was so low, the Rudolf Railway had a significant economic dependence on transit traffic and therefore on the traffic policy of other railways (mainly the Empress Elisabeth Railway). Thus, all of the northern terminals of the Rudolf Railway were located along the routes of the Empress Elisabeth Railway (St. Valentin and Amstetten on the Western Railway, Schärding on the Wels–Passau line). The Rudolf Railway’s economic position constantly worsened after the economic crisis of 1873. In 1880 it was put under state sequestration and nationalised in 1884. After nationalisation, the Amstetten – Kastenreith branch line was improved, as the Imperial Royal Austrian State Railways (kkStB) routed traffic between Vienna and Carinthia through the Western Railway and the Rudolf

zini majura Wondrow, kod dvorca Frauenberg. Procijenjeni troškovi gradnje od 81.576.600 guldena prikupljeni su kroz dioničko društvo s ograničenom odgovornošću. Kod izgradnje pruge bilo je angažirano 143 tisuće radnika. Prvi dio između Plzena i Budjevojica otvoren je 1. rujna 1868., a 1. studenog 1869. godine zgotovljena je dionica Budjevojice - Eggenburg. Konačno je 23. lipnja 1870. pruga dovršena do Beča. Prije toga, od 15. ožujka 1870., moglo se bečkom sjevernom željeznicom, preko mjesta Stockerau, proći tom rutom. Dana 14. prosinca 1871. godine otvorena je veza između Plzena i Praga, čime je omogućen promet između Beča i Praga, preko Gmünda. 1872. izgrađena je kontinuirana željeznička pruga prema Egeru i time je postignuta povezanost češkog „kupališnog trokuta“ s glavnim gradom Bečom. Mreža dviju glavnih ruta tako je iznosila 715 km. Dana 1. svibnja 1884. godine tvrtka je nacionalizirana. Vozila i rute preuzele su „Austrijske državne željeznice“.

Rudolfova željeznica

„Rudolfova željeznica“ („Rudolfsbahn“) je uz „Južnu željeznicu“ („Semmeringbahn“) na istoku i željeznicu preko Brennera („Brennerbahn“) na zapadu, treći pravac koji povezuje sjever i jug Austrije, preko Alpa. Građena je od strane moravske tvrtke „Gebrüder Klein“. Glavni arhitekt je bio Otto Thienemann. Budući da nije bilo dovoljno prometa na njihovim prugama KRB je ekonomski ovisio, u velikoj mjeri, o tranzitnom prometu, a time i od transportne politike drugih željeznica. Tako su sve sjeverne krajnje točke (St. Valentin i Amstetten - na „Zapadnoj željeznici“, Schärding na prugi Wels - Passau) KRB mreže ležale na prugama u vlasništvu „Elizabetine željeznice“. Ekonomska situacija KRB-a pogoršavala se nakon ekonomske krize 1873. godine sve više i više. Godine 1880. KRB je stavljen pod državno prinudnu upravu (sekvestracija), a nacionaliziran je 1884. godine. Nakon nacionalizacije je obilazni put Amstetten - Kastenreith nadograđen jer je „Carsko – kraljevska austrijska državna željeznica“ (kkStB) vodila promet Beč - Koruška preko „Zapadne i Rudolfove željeznice“ (kao konkurenciju još tada privatnoj „Južnoj že-



Map, Franz Joseph Bahn (c) wikipedia.org



Map, Rudolfsbahn (c) wikipedia.org



Caretaker house near Tarvisio (c) wikipedia.org



Tarvisio, station (c) wikipedia.org

bahn leiteten (als Konkurrenz zur nach wie vor privaten Südbahn-Gesellschaft). Über diese Flügelstrecke wurden noch in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg direkte Züge von Wien Westbahnhof über Amstetten und Hieflau ins Gesäuse, ins obere Ennstal und bis Bischofshofen an der Salzburg-Tiroler Bahn, damals als Teil der Westbahn bezeichnet, geführt.

Südlich von Pontafel (Pontebba) im Kanaltal hatte die KRB Anschluss an das italienische Bahnnetz.

Tauernbahn

Der Bau war Teil eines großen Investitionsvorhabens Cisleithaniens, das dem Reichsrat von der k.k. Regierung unter dem politischen Begriff „Neue Alpenbahnen“ vorgelegt wurde und die Nutzung des Haupthandelshafens Triest erleichtern sollte. Vier wichtige Bahnverbindungen sollten dazu fast gleichzeitig errichtet werden: die Tauernbahn, die Wocheiner Bahn, die Karawankenbahn und die Pyhrnbahn.

Mit dem Bau der Tauernbahn war die (mit einer Wegersparnis von über 200 km) direkte Anbindung Triests an den industrialisierten Norden der Habsburgermonarchie, vor allem Böhmens, ohne den Umweg über Wien geplant. Damit sollte das bis dahin bestehende Monopol der privaten Südbahn zur Bedienung Triests von Wien aus beseitigt werden. Gleichzeitig sollten die veralteten Hafenanlagen von Triest zeitgemäß ausgebaut werden. Die Bauplanung und -leitung der Tauernbahn oblag dem Ingenieur Carl Wurmb, seit 1901 Eisenbahnbaudirektor im k.k. Handelsministerium. Ihm zu Ehren wurde 1913 in Salzburg ein Denkmal errichtet.

Der Bau der Tauernbahn (Spatenstich: 24. Juni 1901) begann mit der Auffahrung des Sohlstollens auf der Nordseite des Tauerntunnels im Juli 1901 und der des Sohlstollens auf der Südseite im Oktober desselben Jahres. Der Bau der Nordrampe selbst von Schwarzach-St. Veit bis Bad Gastein wurde im Jahre 1902 der Union-Baugesellschaft in Wien zugeschlagen. Der Betrieb auf dieser Strecke wurde am 20. September 1905 eröffnet.

Die Ausführung des restlichen Teils der Nordrampe sowie des Tauerntunnels und der Südrampe bis zum unteren Kaponigtunnel, km 52,5, übernahm die Bauunternehmung

vezette (a továbbra is magánkézben levő Südbahn-Társaság konkurenciájaként). Ezen a szárnyvonalon még a második világháború utáni évtizedekben is közvetlen vonatok közlekedtek a bécsi Westbahnhofról Amstettenen és Hieflaun át a Gesäuse-hegység felé, a Felső-Enns-völgybe és az akkoriban a Westbahn részeként megnevezett Salzburg–Tirol vasútvonal mentén egészen Bischofshofenig. A Rudolfbahn Pontebbától (németül: Pontafel) délre a Kanal-völgyben csatlakozott rá az olaszországi vasúthálózatra.

A Tauern vasút

Az építkezés Cislajtánia azon jelentős beruházási projektjének volt a része, amelyet a császári és királyi kormányzat az „Új Alpeli Vasútvonalak“ politikai jellegű elnevezéssel a Birodalmi Tanács elé terjesztett be, és amely Trieszt mint fő kereskedelmi kikötő egyszerűbb elérését célozta meg. Ehhez négy fontos vasúti összeköttetést kellett szinte egy időben megvalósítani: a Tauern vasutat, a Bohinji vasútvonalat, a Karavankák-vasútvonalat és Pyhrnbahnt.

A Tauern vasút megépítése azt vette tervbe, hogy 200 km-es rövidítéssel, Bécsen át vezető kerülő nélkül kapcsolja össze Triesztet a Habsburg Birodalom iparosodott északi területeivel, mindenekelőtt Csehországgal. Ez azt a célt szolgálta, hogy megszüntesse a magánkézben lévő Südbahn monopóliumát, amely addig egyedülként biztosította a Bécs–Trieszt közötti összeköttetést. Ezzel egy időben tervezték Trieszt előregedett kikötői létesítményeinek a korszerűsítését.

A Tauern vasút megtervezését és az építés vezetését Carl Wurmb mérnökre bízták, aki 1901-től a cs. és kir. Kereskedelmi Minisztériumban a Vasútépítési ügyek igazgatója volt. Tiszteletére Salzburgban 1913-ban emlékművet emeltek.

A Tauern vasút építése (első kapavágás: 1901. június 24.) a Tauern-alagút északi oldalán 1901 júliusában a talptáró megnyitásával, illetve ugyanazon év októberében a déli oldali talptáró megnyitásával kezdődött. A Schwarzach-St. Veit vasútállomástól Bad Gasteinig tartó északi rámpa megépítését 1902-ben a bécsi Union-Baugesellschaft-nak ítélték oda. Ez a pályaszakasz 1905. szeptember 20-án kezdte meg a működését.

Az északi rámpa, valamint a Tauern-alagút

imperiali austriache) gestivano il traffico tra Vienna e la Carinzia attraverso la Westbahn e la Rudolfsbahn (in concorrenza con la Südbahn Gesellschaft ancora in mano privata).

Nei decenni successivi alla Seconda Guerra Mondiale, rimasero i collegamenti diretti dalla stazione ovest di Vienna via Amstetten e Hieflau alla Gesäuse, nell'alto Ennstal e a Bischofshofen sulla Salzburg-Tiroler Bahn, in quel momento nota come parte della Westbahn.

A sud di Pontebba, in val Canale, la Rudolfsbahn si collegava con la rete ferroviaria italiana.

Tauernbahn

La costruzione faceva parte di un importante progetto di investimento in Cisletania, che il parlamento del governo austriaco aveva presentato con il nome di «Nuove Ferrovie Alpine», al fine di facilitare l'accesso al principale porto commerciale di Trieste. Quattro importanti collegamenti ferroviari dovevano essere costruiti quasi contemporaneamente: la Tauernbahn, la Wocheiner Bahn, la Karawankenbahn e la Pyhrnbahn.

Con la costruzione della Tauernbahn (e un accorciamento della tratta di oltre 200 km) fu pianificato il collegamento diretto tra Trieste con il nord industrializzato della monarchia asburgica, soprattutto con la Boemia, senza dover passare per Vienna. Questo piano aveva lo scopo di rimuovere il monopolio esistente della Südbahn, che era in gestione privata. Allo stesso tempo le strutture portuali obsolete di Trieste sarebbero state ampliate tempestivamente.

Le attività di progettazione e di gestione della Tauernbahn vennero affidate all'ingegnere Carl Wurmb (Neumarkt im Hausruckkreis, 1850 – Vienna, 1907), dal 1901 direttore della costruzione di ferrovie nell'Imperial-Regio Ministero del Commercio. In suo onore nel 1913 fu eretto un monumento a Salisburgo.

La costruzione della Tauernbahn (la cerimonia d'inaugurazione si tenne il 24 giugno 1901) iniziò con lo scavo del Sohlstollen sul lato nord del Tauerntunnel nel luglio 1901 e quello del Sohlstollen sul lato sud nell'ottobre dello stesso anno. La costruzione della rampa nord da Schwarzach-St. Veit fino a Bad Gastein fu aggiunto nel 1902 dalla Union-Baugesellschaft di Vienna. Il traffico su questa tratta iniziò il 20 settembre 1905.

Il completamento della restante parte della

Railway (in competition to the still privately owned Southern Railway Company). Even in the decades following the Second World War, this branch line was still used by direct trains from Vienna's Western Station via Amstetten and Hieflau to the Gesäuse range, to the upper Enns valley and on to Bischofshofen at the Salzburg-Tyrol Railway, which was then marked as part of the Western Railway. South of Pontebba, in the Canal Valley, the Rudolf Railway was connected to the Italian rail network.

Tauern Railway (Tauernbahn)

The construction of the Tauern Railway was part of a large investment project by Cisleithania which had been presented to the Imperial Assembly by the Imperial and Royal Government under the political term "New Alpine Railways", with the aim of facilitating the usage of the main commercial port in Trieste. It was planned that four major rail links should be constructed almost simultaneously: the Tauern Railway, the Bohinj Railway, the Karawanks Railway and the Pyhrn Railway. With the construction of the Tauern Railway, a direct connection from Trieste to the industrialised North of the Habsburg monarchy, in particular Bohemia, would be established, removing a 200 km detour via Vienna. This would also eradicate the existing monopoly of by the privately owned Southern Railway for serving Trieste from Vienna. At the same time, Trieste's dated harbour installations would be modernised.

Construction planning and management was in the hands of the engineer Carl Wurmb, who had been a railway construction director in the Imperial and Royal Trade Ministry since 1901. A monument in his honour was erected in Salzburg in 1913.

The construction of the Tauern Railway (ground-breaking ceremony on the 24th of June 1901) began with the drivage of the bottom drift at the Tauern Tunnel's northern end in July 1901 and the bottom drift at the southern end in October of the same year. The north ramp from Schwarzach -St. Veit to Bad Gastein was assigned to the Viennese company Union-Baugesellschaft in 1902. Operation on the route started on 20 September 1905.

The completion of the remaining parts of the

ljeznici"). Preko te obilaznice vozili su vlakovi, desetljećima nakon Drugog svjetskog rata, izravno od „Bečkog zapadnog kolodvora“, preko Amstetena i Hieflaua u Gesäuse, u gornji Ennstal i do Bischofshofena na prugi „Salzburško - tirolske željeznice“, tada označavanoj dijelom „Zapadne željeznice“.

Južno od mjesta Pontafel (Pontebba), u dolini Kanal, KRB je imao vezu s talijanskom željezničkom mrežom.

Tauern - željeznica

Izgradnja je bila dio velikog investicijskog projekta Cislajtanijske, kojeg je carsko vijeće predložilo pod političkim imenom "Nove alpske željeznice" i trebala je olakšati korištenje glavne trgovačke luke Trst. Četiri su važne željezničke poveznice trebale biti izgrađene zbog toga, gotovo istodobno: „Tauernbahn“, „Wocheiner Bahn“, „Karawankenbahn“ i „Pyhrnbahn“.

Izgradnjom „Tauern željeznice“ ostvarena je direktna veza (s uštedom od preko 200 km) Trsta s industrijaliziranim sjeverom Habsburške monarhije, osobito s Češkom, bez obilaska preko Beča. Time je uklonjen monopol privatne „Južne željeznice“ na vezu između Trsta i Beča. U isto vrijeme trebala su se zastarjela lučka postrojenja modernizirati i proširiti.

Planiranje i upravljanje izgradnjom „Tauernbahna“ bila je odgovornost inženjera Carla Wurmba, od 1901. godine direktora željeznice u Ministarstvu gospodarstva. U njegovu je čast u Salzburgu podignut spomenik 1913. godine.

Izgradnja „Tauern željeznice“ (inauguracija: 24. lipanj 1901) započela je iskapanjem „pilot – tunela“ na sjevernoj strani Tauern tunela u srpnju 1901. i „pilot – tunela“ na južnoj strani, u listopadu iste godine. Izgradnja sjeverne rampe od mjesta Schwarzach - St. Veit do Bad Gasteina dodijeljena je 1902. g. tvrtki „Union – Baugesellschaft“ iz Beča. Promet na ovoj ruti otvoren je 20. rujna 1905.

Izvedba preostalog dijela sjeverne rampe i Tauern tunela te južne rampe do donjeg Kaponig tunela, na km 52,5, preuzela je tvrtka „Brača Redlich & Berger“ iz Beča, 2. prosinca 1905. Preostali dio južne rampe do postaje Spittal a.d. Drau gradio je poduzetnik William Carl von



Map, Tauernbahn

(c) wikipedia.org



Bridge, Falkenstein

(c) wikipedia.org



Viaduct, Litzelsdorf

(c) wikipedia.org

Brüder Redlich & Berger, Wien, am 2. Dezember 1905. Der restliche Teil der Südrampe bis zur Station Spittal a.d. Drau wurde von dem Bauunternehmer Wilhelm Carl von Doderer, Wien, ab dem Sommer 1906 errichtet. Die Betriebseröffnung der Strecke Badgastein–Spittal a.d. Drau erfolgte am 5. Juli 1909 in Anwesenheit von Kaiser Franz Joseph I. Die weitere Streckenführung bis Villach erfolgte ebenfalls noch im Jahre 1909.

Magistralstrecken in Ungarn/Kroatien

In Ungarn tauchte schon ziemlich früh der Gedanke auf, mittels der Errichtung von Pferde-Eisenbahnen die Transportverhältnisse zu verbessern. Im Jahr 1827 bemühte man sich darum, die Linie Pest–Debrecen mit einer Eisenbahnlinie zusammenzubinden, da die entsprechenden Straßen im Spätherbst regelmäßig nahezu unbefahrbar waren. Obwohl hinsichtlich der Teilnahme am Projekt überaus günstige ökonomische Bedingungen gestellt wurden, ging dieses im allgemeinen Desinteresse unter.

Dennoch erarbeitete man bis 1836 einen grundlegenden Eisenbahn-Plan, welcher bereits deutlich das typische „Stern-System“ des späteren ungarischen Hauptnetzes erkennen lässt. Der erste bekannte ungarische Eisenbahnplan entstand im Jahre 1836. Zentrum des ungarischen Eisenbahnsystems sollte Pest–Buda werden. Die Einheitsgemeinde Budapest entstand 1873 durch die Zusammenlegung der zuvor selbständigen Städte Buda (deutsch Ofen), Óbuda (Alt-Ofen) und Pest. Der Name Budapest selbst tauchte zuvor nicht auf, üblich im Sprachgebrauch war Pest–Buda.

Der Minister für Verkehrswesen der ersten ungarischen Regierung Graf István Széchenyi offenbarte im Jahre 1848: „Der Brennpunkt des ungarischen Handels und der Gewerbe ist Pest–Buda. Die Stadt ist das Herz des Landes und die dahin führenden Eisenbahnlinien sind als jene Hauptadern zu betrachten, die den Kreislauf des Blutes vom Herzen bis an die äußersten Grenzen des Landes vermitteln. Infolgedessen sind die von Pest–Buda ausgehenden Bahnen so auszubauen,

és a déli rámpa Kaponig-alagútig tartó szakasza (összesen 52,5 km) további részeinek a kivitelezését 1905. december 2-án a bécsi Redlich & Berger cég vállalta. A déli rámpa Spittal a. d. Drau állomásig tartó további részét 1906 nyarától Wilhelm Carl von Doderer bécsi építési vállalkozó építette meg. A Badgastein–Spittal a. d. Drau pályaszakasz megnyitására 1909. július 5-én I. Ferenc József császár jelenlétében került sor. A vonal továbbépítése Villachig szintén még 1909-ben történt.

Magyarországi és horvátországi fővonalak

Magyarországon már viszonylag korán felmerült az ötlet, hogy lóvasutak létesítésével javítsanak a közlekedési feltételeken. 1827-ben az volt a terv, hogy a Pest–Debrecen útvonalon vasutat hozzanak létre, mivel az utak ezen a szakaszon késő ősszel gyakorlatilag járhatatlanok voltak. A beruházásban való részvételt kedvező gazdasági feltételekhez köthették, a projekt mégis érdektelenségbe fulladt.

Ennek ellenére 1836-ra kidolgozták a magyarországi vasúti közlekedést megalapozó tervet, amelyben már akkor látszott a magyarországi fővonalak által kirajzolt, középpontból kiinduló vonalhálózat. Magyarország első ismert vasúthálózati terve tehát 1836-ban készült el. A magyarországi vasútközlekedési rendszer központja Pest-Buda lett. Budapest mint egységes város 1873-ban jött létre a korábban önálló Buda, Óbuda és Pest városok egyesítésével. Budapest városnév korábban nem merült fel, a mindennapi nyelvhasználatban a Pest-Buda név forgott.

Gróf Széchenyi István, az első magyar kormány közlekedésügyi minisztere a következőket fogalmazta meg 1848-ban: „A magyar kereskedelem s iparfejlődés gyűlpontja Budapest, ez az ország szíve, mellynek irányában úgy lehet tekinteni az egyes közlekedési vonalakat, mint megannyi főeret, mely a szívből a vérforgást az ország véghatáráig eszközli. Eszerint Budapestre úgy kell a fővonalokat vezetni, hogy azok hazánkat világkapcsolatokba juttassák, s e jótéteményt lehetőleg minden országgrészbe árásszák.” A közlekedési hálózat végső megvalósításához vezető út azonban hosszú volt és fáradságos.

rampa nord e del Tauerntunnel (tunnel dei monti Tauri) insieme alla rampa sud fino al più basso Kaponigtunnel, al km 52.5, venne affidato all'impresa di costruzioni dei fratelli Redlich & Berger di Vienna il 2 dicembre 1905. La parte restante della rampa sud fino alla stazione di Spittal sulla Drava (Spittal an der Drau) venne realizzata dall'architetto e imprenditore edile William Carl Gustav von Doderer (Klosterbruck, 1854 – Vienna, 1932), sempre di Vienna, nell'estate dell'anno 1906. Il traffico sulla tratta Badgastein–Spittal a. d. Drau iniziò il 5 luglio 1909 alla presenza dell'imperatore Francesco Giuseppe I e, sempre nel 1909, venne aperta la tratta successiva verso Villaco.

Arterie maestre in Ungheria e Croazia

In Ungheria, molto presto, cominciò a farsi largo l'idea di migliorare la situazione dei trasporti con la costruzione di ferrovie trainate da cavalli. Nel 1827 si cercò di collegare la linea Pest–Debrecen ad una tratta ferroviaria, visto e considerato che le strade diventavano quasi impraticabili a partire dal tardo autunno. Sebbene fossero garantite condizioni economiche estremamente favorevoli in termini di partecipazione al progetto, l'iniziativa si perse nel disinteresse generale dei potenziali investitori.

Tuttavia, fino al 1836, venne elaborato un piano ferroviario di base, chiaramente riconoscibile per il tipico sistema a “stella” della rete principale ungherese. Il primo progetto ferroviario ungherese noto fu avviato quindi nel 1836. Il cuore del sistema di rete era rappresentato dalla tratta Pest-Buda. Il comune di Budapest venne istituito nel 1873 dalla fusione delle città precedentemente indipendenti di Buda (forno), Óbuda (vecchia fornace) e Pest. Il nome stesso Budapest comparve solo successivamente, in quanto rimase nell'uso comune la denominazione Pest-Buda.

Il ministro dei trasporti del primo governo ungherese, il conte István Széchenyi, rivelò, nel 1848, come «il punto focale del commercio e dell'industria ungherese è Pest-Buda. La città è il cuore del paese e le principali ferrovie sono le arterie principali che permettono la circolazione del sangue dal cuore fino alla periferia del paese. Di conseguenza, le ferrovie in partenza da Pest-Buda devono essere sviluppate in modo da poter mantenere la rilevanza della città nel traffico mondiale visto che da lì è possibile raggiungere tutto

north ramp, the Tauern Tunnel and the south ramp as far as the lower Kaponig Tunnel 52.5km away, was taken over by the Viennese construction company Bauunternehmung Brüder Redlich & Berger, on 2 December 1905. The remaining part of the south ramp to Spittal a.d. Drau station was built by the constructor Wilhelm Carl von Doderer from Vienna, beginning in the summer of 1906. The inauguration of the Badgastein – Spittal a.d. Drau line followed on 5 July 1909, in the presence of Emperor Franz Joseph I. The remaining line to Villach was also finished in 1909.

Doderer iz Beča, počevši od ljeta 1906. godine. Otvaranje dionice Badgastein - Spittal a.d. Drau je održano 5. srpnja 1909. godine u nazočnosti cara Franje Josipa I. Daljnja izgradnja pruge do Villacha slijedila je također 1909. godine.

Villach, station

(c) wikipedia.org



Main routes in Hungary/Croatia

The idea of improving transport matters by constructing a horse-drawn railway emerged relatively early in Hungary. In 1827 efforts were made to connect Pest and Debrecen with a railway line, since the respective roads were usually nearly impassable in late autumn. Although the project was considered to be economically feasible, it ultimately evaporated again, due to a lack of public interest. Nevertheless, a general railway plan had been elaborated by 1836, in which the characteristic “star system” of the eventual main Hungarian network can already be recognised, with Pest–Buda planned as the centre of the system. The unified city of Budapest was formed in 1873 through the merging of the previously independent cities of Buda, Óbuda and Pest. The name Budapest had not previously appeared, although Pest–Buda was commonly used.

The minister for transportation in the first Hungarian government, Count István Széchenyi, revealed in 1848: “Pest-Buda is the focal point of Hungarian commerce and trade. The city is the heart of the country and the railway lines leading from it should be regarded as the arteries taking blood from the heart to the country’s furthest borders. As a consequence, the routes originating in Pest–Buda shall be expanded to bring the world’s traffic to Pest-Buda and therefrom spread it to all parts of the country”. The path to finally realising such a network was, however, long and difficult.

The 14 kilometre horse-drawn railway from Bratislava to Szentgyörgy, inaugurated in 1840, should be considered the first railway

Magistralne pruge u Mađarskoj/Hrvatskoj

U Mađarskoj se prilično rano počela razvijati ideja o poboljšanju uvjeta prijevoza izgradnjom konjskih željezničkih pruga. Godine 1827. nastojali su povezati Peštu i Debrecin željezničkom prugom, jer su ceste redovito bile gotovo neprohodne u kasnu jesen. Iako su ponuđeni iznimno povoljni gospodarski uvjeti za sudjelovanje u projektu, nije bilo zainteresiranih.

Ipak, već je do 1836. godine izrađen osnovni željeznički plan, koji jasno pokazuje tipični “zvjezdasti sustav”, a može ga se prepoznati u kasnijoj mađarskoj, glavnoj mreži pruga. Centar mađarskog željezničkog sustava bili su Pešta i Budim. Budimpešta je postala jedan grad 1873.g. spajanjem prethodno neovisnih gradova Budima (njemački - Peć), Óbuda (Stara - Peć) i Pešte. Sam naziv Budimpešta nije se javljao prije, uobičajeno je u upotrebi bio naziv Pešta – Budim.

Ministar prometa prve mađarske vlade, grof István Széchenyi, izjavio je 1848. godine: „Središte mađarske trgovine i industrije je Pešta - Budim. Grad je središte zemlje, a željezničke pruge koje iz njega vode može se smatrati glavnim arterijama koje prenose krv od srca do samih granica naše zemlje. Zbog toga treba pruge iz Pešte - Budima izgraditi tako da one vode promet iz cijelog svijeta do glavnog grada, a iz njega prema svim dijelovima zemlje.” Međutim, put prema konačnoj realizaciji takve mreže još uvijek je bio dalek i težak

Prva željeznička pruga na mađarskom teritoriju je otvorena 1840. godine, a bila je duga 14 kilometara. Imala je konjsku vuču, a povezivala je Bratislavu (Pozsony) i Szentgyörgy.



Count István Széchenyi (1791-1860)

(c) wikipedia.org



Budapest, Nyugati station

(c) wikipedia.org

dass sie den Weltverkehr nach Pest–Buda leiten und von dort über alle Landesteile verbreiten können“. Der Weg bis zur endgültigen Verwirklichung eines solchen Netzes war allerdings noch weit und schwierig.

Als erste Eisenbahn auf ungarischem Territorium ist die 1840 eröffnete, 14 Kilometer lange Pferde-Eisenbahn von Pressburg (Pozsony, Bratislava) nach St. Georg (Szentgyörgy) zu betrachten, welche eigentlich nur das erste Teilstück der „Pressburg–Tyrnauer (Trnava)–Bahn“ darstellte. Vor dem Hintergrund des heutigen ungarischen Territoriums wäre die Strecke Pest–Vác (1846) als „Erste Eisenbahn“ und gleichzeitig als „Erste Lokomotiv-Bahn“ anzusehen.

Um den Anschluss an die internationale Entwicklung zu gewährleisten, wurde das „Dampf-Lokomotiv-System“ in der Folge beibehalten. Doch da Ungarn schon damals ein kohlenarmes Land war, musste dieser Rohstoff zum größten Teil importiert werden. Obwohl in der Folge neue Kohlereviere aufgeschlossen wurden, sollte es nie gelingen, den Bedarf aus eigener Kraft zu decken.

Vor dem „Ausgleich“ zwischen Österreich und Ungarn im Jahre 1867 plante man ebenfalls eine großzügige Erschließung des ungarischen Raumes mittels sogenannter „Reichsbahnen“. Nach dem „Ausgleich“ orientierte sich Ungarn jedoch verstärkt am bereits 1836 vorgelegten Konzept des „Zentralismus“. Vor allem angesichts der neuen politischen Verhältnisse kam hierbei dem Staatsbahn-Gedanken besondere Bedeutung zu.

Bereits im Jahr 1868 wurde die „Ungarische Nordbahn“ verstaatlicht. Das grundsätzliche Ziel war die Herstellung eines „homogenen Kommunikations-Zusammenhanges“, dessen Strukturierung und die Steuerung seiner Abläufe oblagen allein den Ministerien. Diese „Staatsbahn-Strategie“ wurde über die Jahrzehnte konsequent fortgesetzt, was bedeutete, dass entweder Privatbahnen aufgekauft oder neue Linien auf Rechnung des Staates errichtet wurden, so z.B. die wichtige Linie zum Seehafen Rijeka (Freistaat Fiume). Ab 1867 sollte das ungarische Eisenbahnnetz seinen ersten, großen Entwicklungsschub erfahren.

Das Eisenbahnnetz im heutigen Kroatien wurde im Laufe des 19. Jhdts errichtet und diente vorwiegend der Anbindung Budapests an die adriatischen Häfen Triest und Rijeka. Am 17. Dezember 1857 begann der Bau der

Magyar földön az 1840-ben megnyílt, 14 km hosszúságú Pozsony és Szentgyörgy (Svätý Jur) közötti lóvasút tekinthető az első vasútnak, amely valójában a Pozsony–Nagyszombat vasútvonal elsőként megépült szakasza volt. A mai Magyarország területét figyelembe véve a Pest–Vác szakasz (1846) számít az első vasútvonalnak és egyben az első mozdonyvontatású vasútvonalnak.

A nemzetközi fejlődéshez való felzárkózás érdekében a „gőzmeghajtású mozdony-rendszer“ mellett maradtak. Magyarország már akkor is szénben szegény ország volt, ezért ezt a nyersanyagot is nagyrészt importálnia kellett. A későbbiekben ugyan feltártak szénlelőhelyeket Magyarországon, azonban sosem sikerült az igényt saját erőből fedezni. Az 1867-es osztrák–magyar kiegyezés előtt az Osztrák Császárság nagyszabású terveket szőtt arra vonatkozóan, hogy a magyar területeken is „birodalmi vasútvonalak“ segítségével építi ki a vasúti infrastruktúrát. A kiegyezés után azonban Magyarország egyértelműen az 1836-ban beterjesztett „központosító“ vasútkoncepció felé fordult. A saját államvasút gondolata mindenekelőtt a megváltozott politikai viszonyok miatt értékelődött fel.

A Magyar Északi Vasutat már 1868-ban álamosították. Az alapvető cél az volt, hogy „homogén kapcsolati viszonyrendszer“ jöjjön létre, amelynek szerkezeti tagolása és a folyamatok irányítása kizárólag a minisztériumok feladata legyen. Az „államvasút-stratégiát“ évtizedeken keresztül következetesen alkalmazták, ami azt jelentette, hogy vagy felvásárolták a magánvasút-társaságokat, vagy pedig az állam saját forrásaiból hozott létre új vonalakat, mint például Rijeka tengeri kikötőjébe vezető fontos vasútvonalat. A magyarországi vasúthálózat első nagy fejlődési hulláma 1867 után indult meg.

A mai Horvátország területén fekvő vasúti hálózat a 19. század folyamán jött létre, és elsősorban Budapest összeköttetését szolgálta az adriai kikötőkkel, Trieszttel és Rijekával. A mai Szlovénia területén fekvő Pragersko (Pragerhof) és Nagykanizsa közötti pályaszakasz építése – majd későbbi folytatással Budapest felé – 1857. december 17-én kezdődött. A vasútvonal megépítésének célja az volt, hogy Budapestet a mai szlovéniai és horvátországi területeken keresztül rácsatlakoztassa a már meglévő Bécs–Trieszt–Südbahn-vasútvonalra. A terveket a Déli-Vasút Társaság készítette el, a szakasz megépítése pedig 1861-ben

il paese». Tuttavia, la strada verso la realizzazione di tale rete rimase per tanto tempo lunga e difficile.

La prima tratta ferroviaria sul territorio ungherese fu la ferrovia a cavallo di 14 chilometri aperta nel 1840 che collegava Pressburg (Pozsony, Bratislava) a St. Georg (Szentgyörgy), che in realtà divenne solo la prima parte della Bratislava-Tyrnauerbahn.

Nell'attuale territorio ungherese, la linea Pest–Vác (1846) viene considerata la primigenia ferrovia effettiva e contestualmente la prima ad essere percorsa da una locomotiva.

Al fine di garantire un accesso del paese allo sviluppo internazionale, venne successivamente mantenuto il cosiddetto “sistema di locomotive a vapore”. Ma poiché l'Ungheria era povera di carbone, la maggior parte di questa materia prima doveva essere importata. Nonostante l'apertura di nuovi giacimenti di carbone, non si riuscì mai a raggiungere una forma di autosufficienza energetica per soddisfare il fabbisogno delle ferrovie magiare.

Prima dell'Ausgleich (compromesso per la riforma costituzionale) tra l'Austria e l'Ungheria avvenuto nel 1867, venne promosso anche un generoso piano di sviluppo della regione ungherese tramite le cosiddette Reichsbahnen (Ferrovie Imperiali). Dopo il 1867, tuttavia, l'Ungheria si concentrò sempre più sul concetto di “centralismo” istituzionale, che era già stato prefigurato nel 1836. Soprattutto in considerazione delle nuove condizioni politiche, l'idea della ferrovia di stato assumeva quindi una particolare importanza. Già nel 1868 l'Ungarische Nordbahn fu nazionalizzata. L'obiettivo fondamentale era quello di stabilire un «sistema di comunicazione omogeneo», la cui strutturazione e controllo dei relativi processi sarebbero stati di esclusiva competenza dei ministeri. Questa strategia di nazionalizzazione venne perseguita rigorosamente nel corso dei decenni, con l'acquisto di ferrovie private o la costruzione di nuove linee per conto dello Stato, come ad esempio nel caso dell'importante linea per collegare il porto di Rijeka (più tardi stato libero di Fiume) con il resto del Paese. A partire dal 1867 la rete ferroviaria ungherese conobbe quindi un primo grande sviluppo.

L'attuale rete ferroviaria croata fu invece costruita nel corso del XIX secolo e servì principalmente per collegare Budapest con i porti adriatici di Trieste e Fiume. Il 17 dicembre 1857 iniziò la costruzione dell'itinerario ferreo tra Pragersko (Slovenia) e Nagykanizsa

on Hungarian territory, although it was only the first section of the Bratislava-Trnava Railway. Regarding contemporary Hungarian territory, the Pest–Vác line (1846) should be considered the “first railway”, as well as the first “engine-drawn railway”.

The steam locomotive system was subsequently maintained in order to keep up with international developments, but as Hungary was already a country with low coal deposits, this resource had to be mostly imported. Although new coal districts were later exploited, the demand could never be met from domestic resources

Prior to the Compromise between Austria and Hungary in 1867, a large-scale development of Hungary with so-called “Reichsbahnen” (state railways) had been planned. Following the Compromise, Hungary fell in line with the “centralism” concept which had already been put forward in 1836. Especially in the light of the new political circumstances, special emphasis was given to the idea of a “state railway”.

The Hungarian Northern Railway was nationalised in 1868. The fundamental objective was the creation of “homogeneous communications relations”, structured and controlled solely by the ministries. This “strategy of a state railway” was consequently pursued over the following decades, meaning that either privately owned railways were bought up or new lines were established at the state’s expense, such as the important line to the port of Rijeka (Free State of Fiume). The Hungarian Railway network experienced its first developmental boost from 1867 on.

The railway network in present-day Croatia was built in the 19th century, and had the purpose of connecting Budapest to the Adriatic ports of Trieste and Rijeka. On 17 December 1857 the construction of the line Pragersko (Slovenia) and Nagykaniza (Hungary) began, with an extension towards Budapest. The aim was to connect Budapest to the Vienna-Trieste line (Southern Railway Route) which already existed, via Slovenia and Croatia. It was planned by the Southern Railway Company, and construction was finished in 1861 and the line could be used without interruption from Budapest to Pragersko. The line, passing almost in a straight line through Medjimurje County, featured two extraordinary railway structures: the bridge crossing the Drava River near Ptuj (Slovenia) and another bridge crossing the Mur river on the border between

To je bila prva dionica „Željeznice Bratislava – Trnava“. Na današnjem mađarskom teritoriju prva željeznica je izgrađena 1846. godine, a povezivala je Peštu i Vac. Na toj pruzi je od početka vozila lokomotiva.

Mađarska nije imala dovoljno ugljena za pogon parnih lokomotiva pa je većinu tog energenta morala uvoziti. Iako su ulagani naponi za pronalazak novih nalazišta ugljena u zemlji, nikada nije bilo moguće zadovoljiti potražnju iz vlastitih izvora.

Prije „Nagodbe“, između Austrije i Mađarske, 1867. godine, planirano je povezivanje cijelog mađarskog prostora preko takozvane „državne željeznice“. Nakon “Nagodbe” Mađarska se još više usredotočila na koncept “centralizma”, koji je već predstavljen 1836. godine. Posebno, u svjetlu nove političke situacije, je bila od posebne važnosti ideja državne željeznice.

Već 1868. godine je nacionalizirana “Mađarska sjeverna željeznica”. Osnovni cilj je bio da se stvori „homogeni komunikacijski odnos” čije strukturiranje i upravljanje podliježe ministarstvima. Ta „Strategija državne željeznice” je nastavljena dosljedno tijekom desetljeća, što je značilo da se privatne željeznice kupe ili da se izgrade nove linije državnim novcem, kao što je važna linija do luke Rijeka. Od 1867. godine mađarska željeznička mreža doživjela je svoj prvi veliki razvojni impuls.

Željeznička mreža u današnjoj Hrvatskoj je izgrađena u 19. stoljeću, a služila je uglavnom povezivanju Budimpešte s lukama Trst i Rijeka. 17. prosinca 1857. godine počela je izgradnja pruge između Pragerskog (Slovenija) i Nadkaniže (Mađarska) s nastavkom prema Budimpešti. Svrha željezničke pruge bila je veza Budimpešte s postojećom linijom Beč - Trst (južna željeznička pruga) preko Slovenije i Hrvatske. Projekt je izradila „Južna željeznica“, a izgradnja je dovršena 1861. godine i pruga je bila vozna kontinuirano od Budimpešte do Pragerskog. Kroz Međimursku županiju pruga je bila gotovo pravocrtna, a imala je dvije posebne željezničke, inženjerske građevine: most preko Drave kod Ptuja (Slovenija) i drugi na Muri, na mađarsko - hrvatskoj granici, u blizini Kotoribe.

Zatim je izgrađena željeznička pruga od Zidanog Mosta (Slovenija) do Zagreba i Siska, 1862. godine. Tako je Zagreb bio izravno povezan na glavne željezničke pruge „Monarhije“. Alternativno, 1870. godine, izgrađena je željeznička pruga iz Zagreba preko Ko-



Opening Pest Vác 1846

(c) wikipedia.org



Map, Hungarian northern railway

(c) wikipedia.org



Venice, the bridge of Freedom

(c) wikipedia.org



Rijeka, station

(c) wikipedia.org

Strecke zwischen Pragersko (Slowenien) und Nagykanizsa (Ungarn) mit der Fortsetzung nach Budapest. Zweck der Bahnlinie war die Anbindung Budapests an die bereits bestehende Wien-Triest-Linie (Südbahnstrecke) über Slowenien und Kroatien. Die Planung erfolgte durch die Südbahngesellschaft, der Bau der Strecke konnte 1861 abgeschlossen werden und die Strecke war durchgehend von Budapest bis Pragersko befahrbar. Die durch die Gespannschaft Medjimurje fast gerade verlaufende Bahnlinie wies zwei besondere bahntechnische Bauten auf: die Brücke über die Drau in der Nähe von Ptuj (Slowenien) und eine weitere über die Mur an der ungarisch-kroatischen Grenze in der Nähe von Kotoriba.

In weiterer Folge wurde die Bahnstrecke von Zidani Most (Slowenien) nach Zagreb und weiter nach Sisak 1862 ihrer Bestimmung übergeben. Damit war Zagreb direkt an die großen Eisenbahnlagen der öst. ung. Monarchie angebunden. Alternativ wurde 1870 eine Eisenbahnlinie von Zagreb über Koprivnica, Zakany und Dombovar nach Budapest errichtet. 1873 wurde die Strecke Zagreb-Rijeka-Pivka (Slowenien) über Karlovac in Betrieb genommen und schließlich 1876 die Verbindung Divača (Slowenien) nach Pula. Erst 1886 wurde die wichtige Stadt Varaždin mit dem Bau der Strecke von Zaprešić nach Čakovec an das überregionale Eisenbahnnetz angebunden. 1890 wurde die Bahnlinie über Lendava bis nach Zalaegerszeg in Ungarn verlängert.

Nebenstrecken

Der Ausbau des Eisenbahnnetzes über wichtige Nebenstrecken sollte einerseits die Magistralen miteinander verbinden (z.B. Wocheinerbahn von Villach nach Triest), andererseits wurden verkehrstechnisch abgelegene Orte (z.B. Bad Gleichenberg) an die großen Hauptstrecken angebunden.

Bahnstrecke Villach – Jesenice – Triest

Die Bahnstrecke Jesenice–Triest ist eine eingleisige Hauptbahn in Slowenien und Italien, die vom kaiserlichen Österreich – verantwortlich war das k.k. Eisenbahnministerium – zu Beginn des 20. Jahrhunderts als Teil eines großen Eisenbahninfrastrukturprojektes (Neue Alpenbahnen) zur Verbindung Westösterreichs und Süddeutschlands mit dem Hafen von Triest erbaut wurde. Sie führt

fejeződött be, és így Budapestről egészen Pragerskoig megszakítás nélkül lehetett vasúton közlekedni. A mai horvátországi Mura-köz megyén (Međimurska županija) szinte nyílegyenesen keresztülhaladó vasútvonal két különleges vasúti építményt tud felmutatni. Az egyik a Dráva-híd Ptuj (ma: Szlovénia) közelében, a másik pedig a Mura-híd a mai magyar–horvát határon, Kotor (horvát névén: Kotoriba) település mellett.

A mai Szlovénia területén fekvő Zidani Mostból Zágrábig, majd tovább Sziszekig (horvát névén: Sisak) vezető vasútvonalat 1862-ben adták át rendeltetésének. Ezzel Zágráb közvetlenül rácsatlakozott az Osztrák–Magyar Monarchia legnagyobb vasútvonalaira. 1870-ben egy alternatív vasútvonal is kialakításra került, Zágrábból Kaproncán (Koprivnica), Zákányon és Dombóváron át Budapestre. 1873-ban helyezték üzembe a Karlovacon áthaladó Zágráb–Rijeka–Pivka (Szlovénia) vonalat és végül 1876-ban a Divača (Szlovénia) és Pula közötti összeköttetést. 1886-ban a Zaprešić–Csáktornya vasútvonal megépítésével a fontos városnak számító Varasd is rácsatlakozhatott a transzregionális vasúti hálózatra. 1890-ben a vonalat Lendván keresztül Zalaegerszegig meghosszabbították.

Mellékvonalak

A mellékvonalak építésén keresztül megvalósított vasúti hálózatbővítés egyrészt a fővonalak összeköttetését biztosította (pl. a Villachból Triesztbe vezető Bohinji vasútvonal), másrészt közlekedéstechnikai szempontból félreeső helyeket (pl. Bad Gleichenberg) rá lehetett csatlakoztatni a fővonalakra.

Villach–Jesenice–Trieszt vasútvonal

A Jesenice–Trieszt vasútvonal egyvágányú fővonal a mai Szlovéniában és Olaszországban, amelyet az Osztrák Császárság – a cs. és kir. Vasútiügyi Minisztérium irányítása mellett – a 20. század elején egy nagy vasúti infrastruktúra-fejlesztési projekt (Új Alpesi Vasutak) részeként építtetett, Ausztria nyugati és Németország déli területeinek a trieszti kikötővel való összeköttetése céljából. A vonal a

(Ungheria), con continuazione per Budapest. Lo scopo di questa linea ferroviaria era collegare Budapest con la già esistente linea Vienna-Trieste (Südbahn) attraverso la Slovenia e la Croazia. La pianificazione venne realizzata dalla stessa Südbahngesellschaft; la costruzione fu completata nel 1861 e la tratta univa Budapest a Pragersko. La linea ferroviaria, che correva attraverso la contea di Medjimurje, aveva due strutture d'ingegneria ferroviaria estremamente rilevanti: il ponte sulla Drava vicino a Ptuj (Slovenia) e un altro sul Mur al confine tra Ungheria e Croazia vicino a Kotoriba.

Successivamente, la linea ferroviaria da Zidani Most (Slovenia) a Zagabria e fino a Sisak venne inaugurata nel 1862. Ora Zagabria era direttamente collegata alle principali linee ferroviarie dell'Impero. In alternativa, nel 1870, fu costruita una linea ferroviaria da Zagabria a Koprivnica, Zakany e Dombovar verso Budapest. Nel 1873 fu avviata la tratta Zagabria-Rijeka-Pivka (Slovenia) via Karlovac e infine, nel 1876, il collegamento tra Divača (Slovenia) e Pola. Solo nel 1886 l'importante città di Varaždin fu collegata alla rete ferroviaria nazionale con la tratta da Zaprešić a Čakovec. Nel 1890 la linea ferroviaria fu estesa attraverso Lendava fino a Zalaegerszeg in Ungheria.

Strade secondarie

L'espansione della rete ferroviaria sui tracciati delle tratte secondarie da un lato collegava tra loro le grandi arterie di traffico (ad esempio il treno da Villaco a Trieste), dall'altro offriva un servizio migliore anche alle località più lontane (fra queste Bad Gleichenberg) collegandole alle tratte principali.

Tratta Villaco–Jesenice-Trieste

La linea ferroviaria Jesenice-Trieste è una linea principale a binario unico in Slovenia e in Italia che, sotto l'Impero asburgico, venne amministrata dal Ministero delle Ferrovie. Fu costruita all'inizio del XX secolo come parte di un importante progetto infrastrutturale ferroviario (Neue Alpenbahnen o Nuova Ferrovia delle Alpi) per collegare l'Austria occidentale e la Germania meridionale con il porto di

Hungary and Croatia near Kotoriba. Eventually, the railway route from Zidani Most (Slovenia) to Zagreb and on to Sisak was officially opened in 1862, giving Zagreb a direct connection to the main railways of the Austro-Hungarian Monarchy. An alternative railway line from Zagreb via Koprivnica, Zakany and Dombovar to Budapest was built in 1870. In 1873 the Zagreb – Rijeka – Pivka (Slovenia) line via Karlovac was brought into operation, and finally the connection between Divača (Slovenia) and Pula was introduced. It was only in 1886 that the important city of Varaždin was connected to the trans-regional railway network through the construction of the line from Zaprešić to Čakovec. In 1890 the railway line was extended via Lendava to Zalaegerszeg in Hungary.

privnice, Zakanya i Dombovara do Budimpešte. 1873. godine u pogon je puštena pruga Zagreb - Rijeka - Pivka (Slovenija) preko Karlovca i na kraju 1876. veza Divača (Slovenija) do Pule. Tek 1886. godine povezan je važan grad Varaždin, izgradnjom pruge od Zaprešića do Čakovca, na nadregionalnu željezničku mrežu. Godine 1890. željeznička pruga je proširena preko Lendave u Zalaegerszeg u Mađarskoj.



Railway Bridge near Ptuj (c) wikipedia.org



Railway Bridge near Kotoriba (c) wikipedia.org

Branch lines

The expansion of the railway network via the most important branch lines was intended, on the one hand, to connect the main routes with each other (such as the Bohinj Railway from Villach to Trieste), and on the other to connect remote places (such as Bad Gleichenberg) to the main lines.

Railway route Villach – Jesenice – Trieste

The Jesenice – Trieste route is a single-track main line in Slovenia and Italy, which was constructed by Imperial Austria (under the authority of the Imperial and Royal Railway Ministry) at the beginning of the 20th century, as part of a large railway infrastructure project (New Alpine Railways) which aimed to connect Western Austria and Southern Germany with the port of Trieste. It ran from Jesenice

Uzgređne pruge

Širenje željezničke mreže izgradnjom ogranka ima cilj, s jedne strane, povezati glavne rute (npr. „Bohinjska željeznica“ od Villacha do Trsta), s druge pak, povezati udaljena mjesta (na primjer, Bad Gleichenberg) s velikim, glavnim linijama.

Željeznica Villach - Jesenice - Trst

Željeznička pruga Jesenice - Trst je jednokolosečna glavna linija u Sloveniji i Italiji, koja je početkom dvadesetog stoljeća bila dio velikog željezničkog, infrastrukturnog projekta („Nova alpska željeznica“), koja je trebala spojiti zapadnu Austriju i južnu Njemačku na luku Trst. Ona vodi od Jesenice (Slovenija), na južnom kraju tunela kroz Karavanke (Karawankentunnel), preko Julijskih Alpa i Nove Gorice u



Udine, station (c) wikipedia.org



Map, railway Rijeka-Pula (c) wikipedia.org

von Jesenice (Aßling) am südlichen Ende des Karawankentunnels über die Julischen Alpen und Nova Gorica / Gorizia (Görz) nach Triest. Die Wocheiner Bahn war die südlichste der drei Teilstrecken dieses Projekts. Nördlich schlossen daran die ebenfalls 1906 eröffnete Karawankenbahn nach Villach und Klagenfurt (Anschluss an die Drautalbahn Maribor/Marburg–Franzensfeste) und die 1909 eröffnete Tauernbahn von Villach nach Salzburg an (dort bestanden Anschlüsse an das deutsche Bahnnetz und an die österreichische Westbahn).

Wocheiner Bahn

Die Strecke war (bis 1905 unter Wurmb Leitung) bis 1906 fertiggestellt, aber aus Kostengründen wurde nur der Wocheiner Tunnel zweigleisig ausgeführt. Der Bau wurde schon damals als „Schmerzkind“ der Bahnbauten bezeichnet. Beim Tunnelbau machten abspringende Felsstücke sowie Wassereinbrüche große Probleme. Eine Herausforderung für die Trassierung im Raum Triest bestand im jähren Abfall des Geländes von der Karsthochfläche zum Stadtgebiet knapp über Meeresniveau und den Hafenanlagen. Zur Bewältigung dieser Höhenstufe führt die Eisenbahntrasse in einem weit ausholenden Bogen und vielen kleinen Windungen südöstlich um das Stadtgebiet herum. Zusätzlich waren hier Tunnel und innerstädtische Brückenbauten erforderlich. Der Stolendurchschlag des Wocheiner Tunnels fand am 31. Mai 1904 im Beisein von Erzherzog Leopold Salvator statt, der Tunnel war am 30. April 1905 komplett fertiggestellt.

Südlich des Görzer Staatsbahnhofs (heute: Nova Gorica), des Endpunkts der Wocheiner Bahn, wurden im ersten Streckenteil der Karstbahn acht Gleiskilometer der 26 km langen, 1902 eröffneten, vom Görzer Südbahnhof (heute: Gorizia Centrale) nach Haidenschaft führenden Lokalbahn (Wippachtalbahn) genutzt. An der neu errichteten Station St. Peter (Šempeter pri Gorici) wurde eine Gleisschleife angelegt, über die von der Wocheiner Bahn kommende Züge zur Südbahn umgeleitet werden konnten. Als die Karstbahn zur Lokalbahn zurückgestuft wurde (1932: Personen-, 1945: Güterverkehr), bekam diese Überstelleneinrichtung insbesondere für den Schnellzugverkehr (nach und von Triest) besonderes Gewicht.

Die Eröffnung von Wocheiner- wie Karst-

Karavankák-alagút déli bejáratánál fekvő Jesenicétől a Júliai Alpokon és Nova Goricán/Gorizián át Triesztbe vezet. A bohinji vasútvonal volt az építési projekt három pályaszakasa közül a legdélebbi. Erre csatlakozott rá észak felől a szintén 1906-ban megnyitott, Villach és Klagenfurt felé vezető Karavankák-vasútvonal (csatlakozás a Dráva-völgyi vasút Maribor/Marburg–Fortezza vonalára) és az 1909-ben megnyitott, Villachból Salzburgba vezető Tauern-vasút (Salzburgból pedig további csatlakozások voltak német vasúti hálózat és az ausztriai Westbahn felé).

Bohinji vasútvonal

Az 1905-ig Carl Wurmb mérnök vezetése alatt épülő vonal 1906-ra készült el, azonban a költségek csökkentése céljából csak a bohinji alagutat építették kétvágányúra. Az építkezés nagyon sok gonddal járt, elsősorban a lehulló szikladarabok, valamint a vízbetörések okoztak jelentős problémát. Trieszt térségében a nyomvonal kijelölése során komoly kihívást okozott a terep meredek lejtése a Karszt-fennsík magassága és az alig a tengerszint felett fekvő városi területek és a kikötői létesítmények között. A jelentős magasságkülönbség leküzdése érdekében a vasút vonala a város területét délkeleti irányban megkerülve egy nagy ívű kitérőt és sok kisebb kanyarulatot tesz. Ezen túlmenően alagutak és városon belüli hidak építésére is szükség volt. A bohinji alagút átörése 1904. május 31-én történt, Lipót Szalvátor főherceg jelenlétében, és végül 1905. április 30-án készült el teljesen.

Délre a mai Nova Gorica-i vasútállomástól, a bohinji vasútvonal végpontjától a Karszt-vasút első szakasza nyolc kilométert a mai Gorizia Centrale vasútállomástól Ajdovščináig vezető, 1902-ben megnyitott, 26 km hosszú Wippachtal-Bahn helyi érdekű vasút vonalából használt. Az újonnan épített Šempeter pri Gorici vasútállomásnál hurokvágányt alakítottak ki, amelyen keresztül a bohinji vasútvonalon érkező vonatokat át lehetett irányítani a Südbahnra. A Karszt-vasutat később vizsaminósították helyi érdekű vasúttá (1932: személy-, 1945: teherforgalom), és ezt követően a fent említett, vonatfordításra szolgáló berendezés – különösen a Trieszt felől és a felé haladó gyorsvonati forgalomban – nagy jelentőséget kapott.

A bohinji és a Karszt-vasút megnyitására 1906. július 19-én került sor, a trónörökös Fe-

Trieste.

La tratta conduce da Jesenice (Aßling) all'estremità meridionale del Tunnel delle Caravanche attraverso le Alpi Giulie e Nova Gorica/Gorizia (al tempo solo Gorizia) fino a Trieste. La Ferrovia Wocheiner Bahn era la componente più meridionale del progetto. A nord, nel 1906, fu inaugurata la Ferrovia delle Caravanche, tra Villaco e Klagenfurt (in collegamento alla Drautalbahn Maribor/Marburg–Franzensfeste) e nel 1909 la Tauernbahn da Villaco a Salisburgo (dove erano disponibili collegamenti con la rete ferroviaria tedesca e alla Westbahn austriaca).

Wocheiner Bahn

La linea fu completata (fino al 1905 sotto la direzione di Karl Wurmb) nel 1906, ma per ragioni di costo, solo il tunnel della Wocheiner Bahn fu dotato del doppio binario. Anche allora l'opera venne considerata molto complessa nella realizzazione; infatti durante la costruzione della galleria frammenti di rocce e alluvioni causarono gravi problemi. Una delle sfide da superare durante la posa dei binari nell'area di Trieste si determinò con le frane improvvise dall'altipiano carsico sull'area urbana e sulle strutture portuali. Per superare questo dislivello, la linea ferroviaria descrive un ampio arco e molte piccole svolte a sud-est intorno alla città. Inoltre, qui erano richieste gallerie e la costruzione di ponti interni alla città. I lavori di perforazione del Wocheiner Tunnel iniziarono il 31 maggio 1904 alla presenza dell'Arciduca Leopoldo Salvatore d'Asburgo-Lorena e vennero completati il 30 aprile 1905.

A sud della stazione ferroviaria statale di Gorizia (oggi Nova Gorica), che fungeva da capolinea della Wocheiner Bahn, iniziava la prima tratta della Ferrovia del Carso (Karstbahn); 8 chilometri di lunghezza su un totale di 26 km, inaugurata nel 1902, che portava dalla stazione di Gorizia (oggi Gorizia Centrale) fino alla ferrovia locale di Haidenschaft (Wippachtalbahn). Nella nuova stazione di San Pietro (Šempeter pri Gorici) venne installato uno scambio con il quale i treni provenienti dalla Wocheiner Bahn potevano essere deviati verso la Sudbahn. Quando la Ferrovia del Carso venne declassata a ferrovia locale (nel 1932 per passeggeri; nel 1945 per trasporto merci), questo snodo assunse una notevole importanza per i treni espressi da e per Trieste.

L'apertura della Wocheiner Bahn assieme alla Ferrovia del Carso ebbe luogo il 19 luglio

at the southern end of the Karawanks Tunnel via the Julian Alps and Nova Gorica / Gorizia to Trieste. The Bohinj Railway was the most southern of the three sections of this project. In the north it was connected to the Karawanks Railway to Villach and Klagenfurt (connection to the Drava Valley Railway Maribor – Franzensfeste), opened in 1906, and the Tauern Railway, opened in 1909, from Villach to Salzburg (with connections to the German railway network and the Austrian Western Railway).

Bohinj Railway

The route was finished in 1906 (until 1905 it was under Wurmb's supervision) but because of cost concerns only the Bohinj Tunnel was double tracked. The construction was known as the "problem child" of railway construction. During construction of the tunnel, rock falls and flooding caused major problems. A challenge for the route in the Trieste area was posed by the sharp descent of the terrain from the Karst plateau down to the city area, slightly above sea level, and the harbour facilities. To overcome the various altitude levels, the roadbed took a large sweep and many small turns south-east of the city. It was also necessary to build tunnels and inner-city bridges. The drift breakthrough was performed on 31 May 1904 and attended by Archduke Leopold Salvador. The tunnel was completely finished on 30 April 1905.

South of the state railway station in Nova Gorica – the end of the Bohinj Railway – the first part of the Karst railway made use of eight kilometres of the local railway called the Wippach Valley Railway. The railway, which was inaugurated in 1902, is 26 km long, leading from Nova Gorica's southern railway station (today: Gorizia Centrale) to Ajdovščina. At the newly built station in Šempeter pri Gorici, a turning loop was constructed, through which the trains coming from the Bohinj railway could be redirected to the Southern Railway. When the Karst Railway was downgraded to a local railway (in 1932 for passenger transport and in 1945 for freight traffic) this transferring unit gained more importance, especially in regard to express train traffic (to and from Trieste).

The inauguration of the Bohinj and the Karst Railways took place on 19 July 1906, and was attended by the heir to the throne, Archduke Franz Ferdinand of Austria and the Imperial

Trst. „Bohinjska željeznica“ je bila najjužnija od tri pruge tog projekta.

Bohinjska željeznica

Pruga je završena do 1906. godine, ali je, zbog cijene, samo Bohinjski tunel imao dva kolosjeka. Gradnja je već tada nazivana „problematičnim djetetom“ željezničkih poduhvata. U tunelu su padale stijene i prodirala je voda pa je to izazivalo velike probleme. Izazov za gradnju je bio vrlo strmi pad krškog terena prema Trstu i njegovim lučkim postrojenjima. Za svladavanje velike visinske razlike željeznička pruga je na jugoistoku zaobilazila grad u jednom velikom i s četiri manja luka. Osim toga bili su potrebni tuneli i mostovi u samom gradu. Proboj „Pilot – cijevi“ Bohinjskog tunela dogodio se 31. svibnja 1904. godine u nazočnosti nadvojvode Leopolda Salvatora. Tunel je u potpunosti završen 30. travnja 1905.

Južno od željezničke stanice u Novoj Gorici, krajnjoj točki Bohinjske željeznice, prvih osam kilometara krške pruge duge 26 km, otvorene 1902. godine, od južnog kolodvora u Gorici (danas Gorizia Centrale) prema Haidenschaftu, koristila je lokalna željeznica (Wippachtalbah). Na novo izgrađenoj stanici St. Peter (Šempeter pri Gorici) mogao se promet preusmjeriti na „Južnu željeznicu“. Kada je krška pruga degradirana na lokalnu željeznicu (1932.: putnički promet, 1945: teretni) dobila je spomenuta poveznica veliku važnost, posebno za brze vlakove prema Trstu.

Otvaranje „Bohinjske željeznice“ („Krška željeznica“) bilo je 19. srpnja 1906. godine u nazočnosti nadvojvode Franje Ferdinanda i ministra željeznica (Julius Derschatt von Standhalt), koji je 2. lipnja 1906. zamijenio ministra Wrbu. Počasni gosti prošli su dvorskim vlakom cijelu rutu od Jesenica do Trsta. Željeznica preko Karavanki otvorena je, s Karlom Wurmbom kao počasnim gostom, 30. rujna 1906.



Opening, Karawankenbahn in Rosenbach 1906

(c) wikipedia.org



Map, Bohinj Railway

(c) wikipedia.org



Bohinj Railway tunnel

(c) wikipedia.org

bahn fand am 19. Juli 1906 in Anwesenheit von Erzherzog Thronfolger Franz Ferdinand von Österreich-Este und k.k. Eisenbahnminister Julius Derschatta von Standhalt statt, der am 2. Juni 1906 Minister Wrba abgelöst hatte. Die Ehrengäste befuhren die gesamte Strecke von Jesenice bis Triest per Hofzug. Die nördlich anschließende Karawankenbahn wurde mit Karl Wurmb als Ehrengast am 30. September 1906 eröffnet.

Lokalbahnnetz Ungarn

Das Lokalbahnnetz erlangte angesichts der Erkenntnis, dass es in Ungarn unter Umständen billiger sei, anstatt einer Straße eine Eisenbahn zu errichten, einen besonderen Aufschwung. Obwohl die ungarische nationale Mentalität überaus stark mit dem Begriff der „Kommunikation“ verhaftet war und damit grundsätzlich die Staatsbahn-Strategie verfolgte, sollte es aus rein finanziellen Gründen nicht gelingen, bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges ein wirklich lückenloses Staatsnetz herzustellen. Vor allem viele Lokalbahnen waren Privat-Bahnen, deren Betrieb allerdings in der Regel von der MÁV (Magyar Államvasutak – Ungarische Staatsbahnen) besorgt wurde. Als bedeutendste private Hauptbahnen sind vor 1914 die „Südbahn“, die „Kaschau-Oderberger-Bahn“ und die – teils auf österreichischem Territorium liegende – „Raab-Ödenburg-Ebenfurth-Bahn“ / Győr-Sopron-Ebenfurti Vasúttársaság: GYSEV) zu betrachten.

Hinsichtlich der allgemeinen Entstehung des alten ungarischen Netzes waren folgende Privatbahnen von besonderer Bedeutung: Südbahn-Gesellschaft (verstaatlicht 1932), Kaschau-Oderberger-Bahn (bis 1918 privat, sodann nicht mehr Teil des Netzes), Österreichisch-Ungarische-Staatseisenbahn-Gesellschaft (der ungarische Teil wurde im Jahre 1891 verstaatlicht), Ungarische Nordbahn (verstaatlicht 1868), Ungarische Nordostbahn (verstaatlicht 1890), Ungarische Ostbahn (verstaatlicht 1876), Ungarische Westbahn (ungar. Teil 1889 verstaatlicht), Ungarisch-Galizische-Bahn (ungar. Teil 1889 verstaatlicht), Theiß-Bahn (1880 verstaatlicht), Siebenbürger-Bahn (1884 verstaatlicht) und Raab-Ödenburg-Ebenfurth-Bahn (sowohl auf ungarischer wie auch auf österreichischer Seite sind Teile der Strecke bis heute privat). Die Linien der Südbahn-Gesellschaft hatten noch bis 1932 den Status einer Privatbahn inne. Übrig blieb bis heute die Raab-Öden-

renc Ferdinánd főherceg és Julius Derschatta von Standhalt cs. és kir. vasúti miniszter jelenlétében, akit tisztségében 1906. június 2-től Wrba miniszter követt. A díszvendégek udvari vonaton a teljes Jesenice–Trieszt szakaszt végigutazták. Az észak felől csatlakozó Karavankák-vasutat a díszvendég Karl Wurmb jelenlétében 1906. szeptember 30-án adták át.

A helyi érdekű vasutak hálózata Magyarországon

A helyi érdekű vasúthálózat fejlődésének nagy lökést adott az a felismerés, hogy Magyarországon adott körülmények között olcsóbb vasutat építeni mint közutat. Annak ellenére, hogy a magyar állam nemzeti alapokon állva igyekezett az államvasút stratégiai elvét követni, kizárólag pénzügyi okokból mégsem sikerült az első világháború kitöréséig azt elérni, hogy az ország vasúthálózata kizárólag állami kézbe kerüljön. Elsősorban azért, mert sok helyi érdekű vasút magánkézben volt, amelyeknek az üzemeltetését azonban általában a MÁV végezte. 1914 előtt a legjelentősebb fővonalnak a Déli Vasút, a Kassa-Oderberg-i Vasút és a – részben osztrák területen működő – Győr-Sopron-Ebenfurt-i Vasút (GYSEV) számított.

A régi magyar vasúthálózat kialakulása szempontjából a következő magánvasutak bírtak különös jelentőséggel: Déli Vasút-Társaság (államosítva: 1932), Kassa-Oderberg-i Vasút (1918-ig magánvasút, azt követően pedig már nem volt a magyar hálózat része), Osztrák-Magyar Államvasút-Társaság (a magyar oldali rész 1891-ben lett államosítva), Magyar Északi Vasút (államosítva 1868-ban), Magyar Északkeleti Vasút (1890-ben államosítva), Magyar Keleti Vasút (1876-ban államosítva), Magyar Nyugati Vasút (a magyarországi részt 1889-ben államosították), Első Magyar Gácsországi Vasút (a magyarországi részt 1889-ben államosították), Tisza-vidéki vasút (1880-ban államosítva), Első Erdélyi Vasút (1884-ben államosítva) és a Győr-Sopron-Ebenfurt-i Vasút (magyar és osztrák oldalon a vonalak egy része a mai napig magánkézben van). A Déli Vasút-Társaság vonalai még 1932-ig magánkézben voltak. Így mára ebben a kategóriában csak a Győr-Sopron-Ebenfurt-i Vasút maradt meg, annak ellenére, hogy a koncesszió már 1969-ben lejárt.

Az Alföldön a vasútépítés nem ütközött különösebb problémákba, így egyenes vo-

1906 alla presenza dell'arciduca Francesco Ferdinando d'Austria-Este e del ministro delle Ferrovie Julius Derschatta von Standhalt, che aveva appena sostituito il collega di dicastero Ludwig Wrba, il 2 giugno 1906. Gli ospiti d'onore viaggiarono per l'intero tragitto da Jesenice a Trieste. La Ferrovia delle Caravanche venne inaugurata il 30 settembre 1906 con Karl Wurmb in qualità di ospite d'onore.

La rete ferroviaria locale dell'Ungheria

La rete ferroviaria locale ungherese venne sviluppata in base alla maggior convenienza della costruzione di una tratta ferroviaria anziché di una strada. Sebbene la mentalità nazionale magiara fosse fortemente associata al concetto di “comunicazione” e quindi perseguisse fundamentalmente la strategia delle ferrovie statali, per ragioni puramente finanziarie non riuscì a realizzare una rete di stato veramente completa fino allo scoppio della Prima Guerra Mondiale. In particolare, molte ferrovie locali erano strade ferrate private, la cui attività, tuttavia, era di solito regolata dal MÁV (Magyar Államvasutak – le Ferrovie dello Stato ungherese). Prima del 1914 le principali ferrovie private erano la Südbahn, la Ferrovia Kaschau-Oderberger e la Ferrovia Raab-Ödenburg-Ebenfurth/Győr-Sopron-Ebenfurti Vasúttársaság (GYSEV), situata in parte sul territorio austriaco. Per quanto riguarda l'evoluzione generale della vecchia rete ungherese, vanno menzionate, per loro importanza, le ferrovie private come la Südbahn-Gesellschaft (nazionalizzata nel 1932), la Ferrovia Kaschau-Oderberger (privata fino al 1918, poi non più parte della rete), la Österreichisch-Ungarische-Staatseisenbahn-Gesellschaft (Società delle Ferrovie di Stato Austro-ungariche la cui parte ungherese venne nazionalizzata nel 1891), la Ungarische Nordbahn (Ferrovia Settentrionale Ungherese, nazionalizzata nel 1868), la Ungarische Nordostbahn (nazionalizzata nel 1890), la Ungarische Ostbahn (nazionalizzata nel 1876), la Ungarische Westbahn (parte ungherese nazionalizzata nel 1889), la Ungarisch-Galizische Eisenbahn (parte ungherese nazionalizzata nel 1889), la Theiß-Bahn (nazionalizzata nel 1880), la Siebenbürger-Bahn (nazionalizzata nel 1884) e la Ferrovia Raab-Ödenburg (sia sul versante ungherese che su quello austriaco alcune parti del tracciato risultavano private). Le

and Royal Railway Minister Julius Derschatta von Standhalt who had taken over from Minister Wrba on 2 June 1906. The guests of honour rode the whole route from Jesenice to Trieste on the Royal Train. The Karawanks Railway, which connected in the north, was inaugurated on 30 September 1906, with Karl Wurmb being a guest of honour.

Local railway network in Hungary

When it was recognised that it might be cheaper to build a railway instead of roads in Hungary, the local railway network was given a considerable boost. Although the Hungarian national mentality was strongly tied to the notion of communication and therefore basically pursued the strategy of a national railway, it was not possible to build a truly uninterrupted national network, for financial reasons, until the outbreak of the First World War. Many local railways were privately owned, although usually operated by MÁV (Magyar Államvasutak – Hungarian State Railways). The Southern Railway, the Košice – Bohumín Railway and the Győr – Sopron – Ebenfurth Railway (Győr – Sopron – Ebenfurti Vasúttársaság: GYSEV) partly leading through Austrian territory, should be considered the most important among the privately owned main railways before 1914.

In connection with the general development of the old Hungarian network, the following private railway companies were of particular importance: the Southern Railway Company (nationalised in 1932), the Košice–Bohumín Railway (private until 1918, afterwards not part of the network anymore), the Imperial and Royal State Railway Company (the Hungarian part had been nationalised in 1891), the Hungarian Northern Railway (nationalised in 1868), the Hungarian North-Eastern Railway (nationalised in 1890), the Hungarian Eastern Railway (nationalised in 1876), the Hungarian Western Railway (Hungarian part nationalised in 1889), the Hungarian – Galician Railway (Hungarian part nationalised in 1889), the Tisza Railway (nationalised in 1880), the Transylvanian Railway (nationalised in 1884) and Győr – Sopron – Ebenfurth Railway (parts of the route are today still privately owned, on both the Hungarian and Austrian sides). Up to 1932 the lines of the Southern Railway Company held the status of



Bridge near Nova Gorica (c) wikipedia.org

Lokalna željeznička mreža u Mađarskoj

Lokalna željeznička mreža brzo se razvijala zbog spoznaje da je jeftinije graditi pruge od cesta. Unatoč tome, do izbijanja Prvog svjetskog rata, nije se uspjelo, zbog financijskih problema, izgraditi kompletnu mrežu pruga. Postojalo je i više lokalnih pruga u privatnom vlasništvu, ali njima je upravljao „MAV“ (mađarske državne željeznice - Magyar Államvasutak).

U Mađarskoj željezničkoj mreži bile su posebno važne sljedeće privatne željeznice: „Južna željeznica“ (nacionalizirana 1932.), „Košice – Oderberg – željeznica“ (do 1918. privatna, od onda više nije dio mreže), „Austro - Ugarska državna željeznica“ (mađarski dio je nacionaliziran 1891.), mađarska „Sjeverna željeznica“ (nacionalizirana 1868.), mađarska „Sjevero - istočna željeznica“ (nacionalizirana 1890.), mađarska „Istočna željeznica“ (nacionalizirana 1876.), mađarska „Zapadna željeznica“ (mađarski dio je 1889. nacionaliziran), mađarska „Željeznica Galicije“ (mađarski dio je 1889. nacionaliziran), „Željeznica Tisa“ (1880. nacionalizirana), „Transilvanijska željeznica“ (1884. nacionalizirana) i „Gyor – Sopron - Ebenfurth željeznica“ (na mađarskoj i na austrijskoj strani su dijelovi pruge još uvijek u privatnom vlasništvu).

S obzirom na mađarsku nizinu, gradnja željeznica u Mađarskoj je bila prilično neproblematična, pa se pravocrtno linije mogu graditi s malim nagibima. Međutim, situacija je bila drugačija u brdovitim područjima koja su povezana s ravnicom na sjeveru, istoku i jugu. Posebno je teška bila izgradnja „Riječke željeznice“ od Karlovca do luke Rijeka. Između najviše točke i mora treba prevladati visinsku razliku od oko 830 metara. Najvažniji tunel je Brajdica i ima dužinu od 1838 m.

Željeznički promet započeo je na jezeru Balaton 1861. godine, na južnoj obali, između Budima i Nađkaniže. Željezničkom prugom upravljalo je društvo „Južnih željeznica“.



Certificate, Kaschau-Oderberger railway (c) wikipedia.org



Logo, Kaschau railway (c) wikipedia.org



Headoffice GYSEV in Sopron (c) wikipedia.org

burg–Ebenfurther–Bahn, obwohl die ursprüngliche Konzession bereits 1969 abgelaufen war.

Angesichts der ungarischen Tiefebene war der Bahnbau in Ungarn eher unproblematisch, deshalb konnten gerade Linien mit geringen Steigungen errichtet werden. Ganz anders war die Lage jedoch in den im Norden, Osten und Süden an diese Ebene anschließenden, gebirgigen Landesteile. Besonders schwierig gestaltete sich die Errichtung der „Rijeka–Bahn“ von Karlstadt (Károlyváros, Karlovac) bis zum Seehafen Fiume (Rijeka). Zwischen Sleme und dem Meeresstrand war ein Höhenunterschied von ca. 830 Meter zu überwinden. Die bedeutendste Tunnelanlage (Brajdica) besitzt eine Länge von 1838 m.

Der Eisenbahnverkehr startete beim Balaton im Jahre 1861 am Südufer zwischen Buda und Nagykanizsa. Betätigt wurde die Bahnlinie durch die Südbahngesellschaft.

Pielachtalbahn

Der Wallfahrtsort Mariazell war im 19. Jahrhundert einer der am stärksten besuchten Fremdenverkehrsorte Österreich-Ungarns. Überlegungen zur Errichtung einer Bahn von St. Pölten nach Mariazell gab es daher schon seit Eröffnung der Westbahn im Jahr 1858. Mehrere Varianten als Verlängerung einer der normalspurigen Strecken im niederösterreichischen Alpenvorland wurden in den folgenden Jahrzehnten ins Auge gefasst. Der Bau einer Bahn von St. Pölten ins Pielachtal wurde zunächst unabhängig davon angestrebt.

Diese Pielachtalbahn einschließlich einer Zweigstrecke von Ober-Grafendorf nach Mank wurde jedoch erst nach dem Niederösterreichischen Landeseisenbahngesetz von 1895 beschlossen; dabei wurde ebenso eine Verlängerung nach Mariazell berücksichtigt. Wegen des schwierigen Terrains sollte die Bahn als Schmalspurbahn zur Ausführung gelangen. Die Spurweite von 760 Millimetern war, wie bei allen Schmalspurbahnprojekten in der Donaumonarchie von der Militärverwaltung vorgegeben, da bei Bedarf Fahrzeuge zum Kriegsdienst auf den Bahnen in Bosnien-Herzegowina eingezogen werden sollten. Auch war bereits eine Verbindung zur steirischen Thörlerbahn, die von Kap-

nalvezetésű, kis emelkedésű vasútvonalak épülhettek. Egészen más volt az Alfölddel északon, keleten és délen szomszédos hegyvidéki jellegű országrészek helyzete. Különösen nehéznek bizonyult az Alföld–Fiume-i Vasút Károlyváros (horvát nevén Karlovac) és Fiume tengeri kikötő közötti szakasz megépítése. Sljeme település és a tengerpart között megközelítőleg 830 méteres szintkülönbséget kellett leküzdeni. A legjelentősebb alagút (Brajdica) 1838 méter hosszúságú.

A Balaton mentén a vasúti közlekedés 1861-ben kezdődött, a déli parton, a Buda és Nagykanizsa közötti vonal megnyitásával. A vonalat a Déli-Vasút Társaság üzemeltette.

Pielach-völgyi Vasút

A 19. században a mariazelei zárandokhely az egyik leglátogatottabb idegenforgalmi célpontnak számított az Osztrák–Magyar Monarchiában. A St. Pöltenből Mariazellig vezető vasútvonal ötletét ezért már a Westbahn 1858-as megnyitása óta tervezték. Az ezt követő évtizedekben az alsó-ausztriai Elő-Alpokban futó normál nyomtávú vasútvonal meghosszabbításaként több változatot is fontolóra vettek. Eleinte ettől függetlenül a St. Pöltenből a Pielach-völgybe vezető vasútvonal megépítésére törekedtek.

A Pielach-völgyi Vasút építéséről – beleértve az Ober-Grafendorfból Mankba vezető szárnyvonalat is – azonban csak az alsó-ausztriai tartományi vasúti törvény 1895-ös elfogadását követően határoztak, és ekkor a vonal Mariazellig történő meghosszabbítását is figyelembe vették. A nehéz terepviszonyok miatt keskeny nyomtávú vasút kialakítása mellett döntöttek. A vasút 760 mm-es nyomtávját – mint az Osztrák–Magyar Monarchia minden keskeny nyomtávú vasútépítési projektjénél, így ebben az esetben is – a katonai vezetés szabta meg, mivel így ezeket a járműveket – igény esetén – háborús szolgálatra be lehetett vetni Boszniában. További tervként szerepelt a Kapfenberg és Au-Seewiesen között működött stájerországi

linee della Südbahn-Gesellschaft ebbero ancora lo status di ferrovie private fino al 1932. Rimase ancora a lungo in mano ai privati la tratta Raab–Ödenburg–Ebenfurther (Raab–Ödenburg–Ebenfurther–Bahn) nonostante la concessione originale fosse già scaduta nel 1969.

Grazie all'estensione delle sue pianure, la costruzione ferroviaria in Ungheria si presentò priva di grossi problemi; pertanto linee rette potevano essere costruite in presenza di pendenze basse. Tuttavia la situazione era molto diversa nelle zone montuose poste a nord, est e sud della pianura. La costruzione della Ferrovia di Fiume (Rijeka–Bahn) da Karlstadt (Károlyváros, Karlovac) al porto di Fiume (Rijeka) fu particolarmente difficile. Tra Sleme e il livello del mare fu necessario superare un dislivello di circa 830 metri. Il tunnel più importante della tratta (Brajdica) presenta una lunghezza di 1838 metri.

Il traffico ferroviario sul Balaton iniziò nel 1861 sulla riva sud tra Buda e Nagykanizsa. La linea ferroviaria era gestita dalla Südbahngesellschaft.

Pielachtalbahn

Nel XIX secolo la città di pellegrinaggio di Mariazell era una delle località turistiche più visitate in Austria-Ungheria. L'idea di costruire una ferrovia da St. Pölten a Mariazell esisteva sin dall'apertura della Westbahn nel 1858. Nei decenni successivi vennero previsti diversi sviluppi come l'estensione di una delle linee di scartamento standard nelle Prealpi alpine della Bassa Austria. La costruzione di una ferrovia da St. Pölten nel Pielachtal venne avviata indipendentemente dagli sviluppi sulla tratta per Mariazell.

La Pielachtalbahn, compresa una diramazione da Ober-Grafendorf a Mank, fu tuttavia decisa solo dopo l'approvazione della legge sulle ferrovie dello Stato della Bassa Austria nel 1895; al tempo stesso veniva considerata anche un'estensione del tracciato fino a Mariazell.

A causa del terreno difficile, il treno avrebbe dovuto correre su una ferrovia a scartamento ridotto, ma la larghezza di 760 millimetri era, come in tutti i progetti ferroviari di questo genere dell'Austria, ad uso esclusivamente militare, in quanto necessari all'esercito per percorrere i tracciati verso la Bosnia-Erzegovina. La costruzione quindi avrebbe sottratto mezzi allo sforzo bellico. Era inoltre previsto un ulteriore collegamento con la Ferrovia

a private railway. What remains until today is the Győr – Sopron – Ebenfurth Railway, although the original permit expired in 1969.

The construction of railways on the Hungarian Plain was not very problematic, as straight lines with few ascents could be built, although the situation was completely different in the mountainous parts of the country, bordering the Plain to the north, east and south. A particular challenge was posed by the construction of the Rijeka Railway from Karlovac to the sea port of Fiume (Rijeka). A difference in altitude of 830 meters between Slème and the beach had to be overcome. The most important tunnel system is 1838 metres long.

Train traffic at Lake Balaton started in 1861, with the Buda – Nagykanizsa line operated by the Southern Rail Company travelling along at the southern shore



The long descent to Rijeka (c) wikipedia.org

Pielach Valley Railway (Pielachtalbahn)

The pilgrimage site of Mariazell had been one of the most visited tourist locations in Austria-Hungary throughout the 19th century, and there had therefore been ideas of building a railway from St. Pölten to Mariazell ever since the western railway was opened in 1858. A number of options for extending one of the standard gauge tracks in the Lower-Austrian Alpine foreland were considered during the following decades. Initially, the construction of a separate railway from St. Pölten to the Pielachtal valley had been sought.

The establishment of the Pielach Valley Railway, however, including a branch line from Ober-Grafendorf to Mank was only decided upon after the Lower Austrian State Railway Law had been passed in 1895, with an extension to Mariazell also being considered. Due to the rough terrain, the railway was planned to be a narrow-gauge railway. The rail gauge of 760 millimetres was predetermined by the military administration, as was the case with all narrow-gauge tracks in the Monarchy, as vehicles for military service had to be sent on the tracks in Bosnia-Herzegovina if required. An additional extension was planned, connecting it to the Styrian Thörl Railway, running from Kapfenberg to Au-Seewiesen. In July

Pielachtal - željeznica

Hodočasnički gradić Mariazell bio je u 19. stoljeću jedno od najposjećenijih turističkih mjesta u Austro - Ugarskoj. Ideje za uspostavu željezničke pruge od St. Pöltena u Mariazell postojala je, dakle, već od otvaranja „Zapadne željeznice“ 1858. godine. Razmatrano je nekoliko varijanti kako dovesti prugu standardnog kolosijeka u predalpski prostor Donje Austrije.

O gradnji „Pielachtal - željeznice“, uključujući granu od Ober - Grafendorfa do Manka, odlučeno je tek nakon donošenja donjo - austrijskog pokrajinskog željezničkog zakona iz 1895.; u obzir je uzeto i produženje do mjesta Mariazell. Zbog teškog terena pruga se trebala graditi kao usko - tračna. Širinu od 760 milimetara diktirala je vojna uprava zbog ratnih potreba u Bosni i Hercegovini, gdje su pruge te širine, pa bi se vozila iz Austrije mogla i tamo koristiti. Također, planirano je daljnje širenje veze sa štajerskom „Thörl - željeznicom“, koja je vodila od Kapfenberga do Au-Seewiesena.

Pruga od St. Pöltena do Kirchberga i grana na Mank otvorena je 4. srpnja, 1898. godine. Nakon osiguranja financiranja donijeta je odluka parlamenta Donje Austrije, 27. siječnja 1903. godine, da se pruga izgradi do mjesta Mariazell i Gußwerka. Pielachtal - željeznica je



Pielachtal Railway (c) wikipedia.org



Kirchberg an der Pielach, station (c) wikipedia.org

fenberg nach Au-Seewiesen führte, als weiterer Ausbau geplant. Im Juli 1896 wurde die Konzession für die formell eigenständige Aktiengesellschaft der Lokalbahn St. Pölten–Kirchberg an der Pielach–Mank erteilt. Im selben Jahr wurde mit dem Bau durch das Niederösterreichische Landeseisenbahnamt, die späteren Niederösterreichischen Landesbahnen begonnen, die Planung oblag dabei dem stellvertretenden Direktor Josef Fogowitz.

Die Stammstrecke von St. Pölten nach Kirchberg und die Zweigstrecke nach Mank wurden am 4. Juli 1898 eröffnet, Betriebsführer beider Strecken war das Landeseisenbahnamt selbst. Nach Sicherstellung der Finanzierung beschloss der niederösterreichische Landtag am 27. Jänner 1903 den weiteren Ausbau bis Mariazell und Gußwerk. Ab dem Frühjahr 1904 wurde der Bau fortgesetzt, 1905 wurde die Pielachtalstrecke bis Laubenbachmühle fertiggestellt und, so wie die Strecke Mank–Ruprechtshofen, am 5. August 1905 eröffnet. Für die Weiterführung nach Mariazell wurde aus drei Trassenvarianten, die in die engere Auswahl gekommen waren, jene gewählt, die durch geologisch günstigeres Gelände führte und die kürzesten Tunnellängen aufwies. Als herausragendes Einzelbauwerk gilt dabei der 2369 Meter lange Gösingtunnel, der längste Tunnel einer österreichischen Schmalspurbahn. 1906 war die Bergstrecke so weit vollendet, dass der Güterverkehr bis Mariazell aufgenommen werden konnte. Am 2. Mai 1907 nahm der Personenverkehr bis Mariazell den Betrieb auf und im Sommer desselben Jahres wurde die Strecke bis Gußwerk eröffnet. Jene Strecke von Mariazell nach Gußwerk wurde auf Drängen des Landes Steiermark errichtet, das seine finanzielle Beteiligung an der Alpenbahn davon abhängig machte.

Die Niederösterreichisch-Steirische Alpenbahn, wie die Mariazellerbahn im amtlichen Sprachgebrauch hieß, war damit fertiggestellt. Die weit fortgeschrittenen Planungen für die Verlängerung über den Steirischen Seeberg als Verbindung mit der Thörlerbahn und damit dem steirischen Eisenbahnnetz wurden wegen des Ausbruchs des Ersten Weltkrieges nicht mehr verwirklicht.

Thörlerbahn, che portava da Kapfenberg ad Au-Seewiesen, considerato come un nuovo ampliamento. Nel luglio del 1896, la concessione per la costituzione di una società a responsabilità limitata per una ferrovia locale St. Pölten–Kirchberg fu estesa anche alla tratta tra Pielach–Mank. Nello stesso anno la costruzione fu avviata dall'ufficio delle Ferrovie dello Stato della Bassa Austria (Niederösterreichischen Landesbahnen), mentre per la costruzione delle ultime tratte dello stesso Ente della Bassa Austria, la pianificazione venne affidata al vicedirettore Josef Fogowitz.

Il percorso originale che da St. Pölten portava a Kirchberg ed il ramo verso Mank vennero inaugurati il 4 luglio 1898 e la direzione di entrambe le tratte fu affidata allo stesso ufficio ferroviario. Il 27 gennaio 1903, dopo aver trovato le coperture necessarie, il Parlamento della Bassa Austria decise di estendere ulteriormente la linea fino a Mariazell e Gußwerk. Dalla primavera del 1904 la costruzione continuò fino al 1905 con il completamento della tratta di Pielachtal fino a Laubenbachmühle; il percorso Mank–Ruprechtshofen fu invece ultimato il 5 agosto 1905. Per la continuazione a Mariazell fu scelta tra le tre varianti percorribili quella in cui le condizioni geologiche erano maggiormente favorevoli alla realizzazione di tunnel più corti possibile. Una delle opere più importanti fra quelle realizzate è il Gösingtunnel, lungo 2369 metri, il traforo più lungo di una ferrovia a scartamento ridotto austriaca. Nel 1906 venne completato il percorso montano, permettendo così al traffico di merci di raggiungere Mariazell. Il 2 maggio 1907 divenne operativo il traffico passeggeri verso Mariazell e nell'estate dello stesso anno fu aperto il tracciato per Gußwerk. Il tratto da Mariazell a Gußwerk venne costruito su insistenza della regione Stiria, che vincolò la sua partecipazione finanziaria alla realizzazione dell'Alpenbahn.

Fu così completata la Niederösterreichisch-Steirische Alpenbahn, come fu chiamata ufficialmente la Mariazellerbahn. I piani avanzati prevedevano un prolungamento sul Seeberg stiriano come collegamento con la Thörlerbahn, ma a causa dello scoppio della Prima Guerra Mondiale la rete ferroviaria della Stiria non venne mai completata.

Thörlerbahn, che portava da Kapfenberg ad Au-Seewiesen, considerato come un nuovo ampliamento.

Nel luglio del 1896, la concessione per la costituzione di una società a responsabilità limitata per una ferrovia locale St. Pölten–Kirchberg fu estesa anche alla tratta tra Pielach–Mank. Nello stesso anno la costruzione fu avviata dall'ufficio delle Ferrovie dello Stato della Bassa Austria (Niederösterreichischen Landesbahnen), mentre per la costruzione delle ultime tratte dello stesso Ente della Bassa Austria, la pianificazione venne affidata al vicedirettore Josef Fogowitz.

Il percorso originale che da St. Pölten portava a Kirchberg ed il ramo verso Mank vennero inaugurati il 4 luglio 1898 e la direzione di entrambe le tratte fu affidata allo stesso ufficio ferroviario. Il 27 gennaio 1903, dopo aver trovato le coperture necessarie, il Parlamento della Bassa Austria decise di estendere ulteriormente la linea fino a Mariazell e Gußwerk. Dalla primavera del 1904 la costruzione continuò fino al 1905 con il completamento della tratta di Pielachtal fino a Laubenbachmühle; il percorso Mank–Ruprechtshofen fu invece ultimato il 5 agosto 1905. Per la continuazione a Mariazell fu scelta tra le tre varianti percorribili quella in cui le condizioni geologiche erano maggiormente favorevoli alla realizzazione di tunnel più corti possibile. Una delle opere più importanti fra quelle realizzate è il Gösingtunnel, lungo 2369 metri, il traforo più lungo di una ferrovia a scartamento ridotto austriaca. Nel 1906 venne completato il percorso montano, permettendo così al traffico di merci di raggiungere Mariazell. Il 2 maggio 1907 divenne operativo il traffico passeggeri verso Mariazell e nell'estate dello stesso anno fu aperto il tracciato per Gußwerk. Il tratto da Mariazell a Gußwerk venne costruito su insistenza della regione Stiria, che vincolò la sua partecipazione finanziaria alla realizzazione dell'Alpenbahn.

Fu così completata la Niederösterreichisch-Steirische Alpenbahn, come fu chiamata ufficialmente la Mariazellerbahn. I piani avanzati prevedevano un prolungamento sul Seeberg stiriano come collegamento con la Thörlerbahn, ma a causa dello scoppio della Prima Guerra Mondiale la rete ferroviaria della Stiria non venne mai completata.

Kärnten

Mit dem 1857 erfolgten Spatenstich für die Eisenbahnlinie Marburg-Klagenfurt begann die Einbindung Kärntens in das österreichische Eisenbahnnetz und damit war die erste Grundlage für einen Fremdenverkehr geschaffen. 1863 wurde die Strecke Marburg-Klagenfurt-Villach eröffnet. Schon ein paar Jahre nach dem erfolgten Bau und der Erweiterung der Linien durch die Strecke Villach-Tarvis kamen immer mehr Touristen ins Land. Der Anschluss an das wichtige steirische Bahnnetz geschah 1868 mit der Anbindung Villachs an die „Kronprinz-Rudolf-Bahn“ in St. Michael.

1871 wurde von der Südbahngesellschaft die Linie Villach-Franzensfeste frei gegeben.

Erst in den 1890er Jahren kam es in Kärnten zu einem weiteren Ausbau des Schienennetzes, das den Fremdenverkehr weiter fördern konnte. So wurde 1894 die Gailtalbahn eröffnet, 1898 die Kleinbahn von Treibach nach Klein-Glödnitz, 1900 die Bahn von Zeltweg nach Wolfsberg und 1902 die Strecke von Kühnsdorf nach Eisenkappel. Erweitert wurde das Eisenbahnnetz durch die 1906 vollendete Karawankenbahn, die Klagenfurt mit Laibach und durch die Wocheiner Strecke auch Klagenfurt mit Triest und damit mit dem Meer verband. Dazu kamen noch 1907 die Strecken Villach-Rosenbach und Weizelsdorf-Ferlach.

Größte Bedeutung für den Tourismus war ab 1909 die Vollendung des südlichen Abschnittes der Tauernbahnstrecke, die eine Verbindung mit dem deutschen Raum ermöglichte. Die letzte während der Monarchie gebaute Bahnlinie war im Jahre 1915 die Verbindung zwischen Hermagor und Kötschach-Mauthen.

Friaul

Das Friaul ist seit jeher ein Transitgebiet und hat im Laufe der Jahre unter seiner Randposition im nationalen Kontext gelitten. In diesem Szenario hat die Region eine Verzögerung bezüglich der Ausweitung der touristischen Rolle des Gebiets erlebt. Die Fertigstellung der Eisenbahnstrecke zwischen Venedig und Triest hat sicherlich die Verbindungen zwischen den Städten der Oberen Adria begünstigt. Der Bau der Strecke Mestre - Portogruaro wurden der „Società Italiana per le strade ferrate meridionali (Italienische Gesellschaft für die Südbahn)“ und der „Rete Adriatica (Netzwerk Adria)“ anvertraut. Der

Karintia

A Maribor-Klagenfurt vasútvonalon az első kapavágásra 1857-ben került sor, és ezzel megkezdődött Karintia bekapcsolása az osztrák vasúthálózatba, és ez megvetette az ottani idegenforgalom alapját. A Maribor-Klagenfurt-Villach vasútvonalat 1863-ban nyitották meg. A vasútvonal és a Villach-Tarvisio meghosszabbítás megépítése után néhány évvel egyre több turista érkezett Karintiába. Az 1868-ban elkészül Rudolfsbahn a stájerországi St. Michaelnél kapcsolta rá Villachot a nagy jelentőséggel bíró stájerországi vasúthálózatra.

A Déli-Vasút Társaság 1871-ben adta át a Villach-Fortezza vonalat.

Karintiában ezt követően csak az 1890-es években került sor a sínhálózat továbbépítésére, ami pedig további lökést adott az idegenforgalom fejlődésének. 1894-ben nyílt meg a Gail-völgyi vasút, 1898-ban a Treibach és Klein Glödnitz között közlekedő kisvasút, 1900-ban a Zeltweg-Wolfsberg és 1902-ben a Kühnsdorf-Eisenkappel szakasz. A vasúti hálózat az 1906-ban elkészült Karavankák-vasúttal bővült, amely Klagenfurtot Ljubljánával és a bohinji vasúton keresztül Klagenfurtot Trieszttel, és így a tengerrel is összekötötte. Ezt egészítette ki 1907-ben a Villach-Rosenbach és a Weizelsdorf-Ferlach vonal.

Az idegenforgalom szempontjából a Tauern vasút déli szakaszának 1909-es befejezése bírt a legnagyobb jelentőséggel, ami Németország felé teremtette meg az összeköttetést. Az utolsó, még az Osztrák-Magyar Monarchia idején megépített vasútvonal az 1915-ben befejezett Hermagor-Kötschach-Mauthen közötti összeköttetés volt.

Friuli

Amióta világ a világ, Friuli tranzitövezetnek számított, és az évek során folyamatosan szenvedett az országon belül elfoglalt periferikus helyzete miatt. Így a térség turisztikai szerepe csak később növekedett meg. A Vence és Trieszt közötti vasútvonal megépítése minden bizonnyal javított a Felső-Adria városai közötti közlekedési kapcsolat minőségén. A Mestre-Portogruaro szakasz megépítésével a „Società Italiana per le strade ferrate meridionali (Olaszország Déli Vasútvonalainak Társaságát)“ és a „Rete Adriaticát (Adriai Vasúthálózatot)“ bízták meg. Vence-Mestre és San Dona di Piave közötti vonal-

Carinzia

Nel 1857, con la cerimonia d'inaugurazione della linea ferroviaria Marburg an der Drau (Maribor)-Klagenfurt, iniziò l'integrazione della Carinzia nella rete ferroviaria austriaca e così vennero gettate le basi per lo sviluppo del turismo regionale. Nel 1863 fu aperta la tratta Marburg-Klagenfurt-Villach. Solo pochi anni dopo la costruzione e l'estensione delle linee attraverso la tratta Villaco-Tarvisio, sempre più turisti entrarono nel Paese. L'integrazione con l'importante rete ferroviaria della Stiria avvenne nel 1868 grazie al collegamento a Villaco con la Rudolfsbahn presso San Michele (St. Michael).

Nel 1871 la linea di connessione tra Villaco e Fortezza (Villach-Franzensfeste) venne ceduta dalla Südbahngesellschaft.

Solo attorno al 1890 la Carinzia ampliò ulteriormente la rete ferroviaria, favorendo ancor di più il turismo. Nel 1894 fu aperta la Ferrovia del Gail (Gailtalbahn), nel 1898 la Ferrovia Klein (Kleinbahn) da Treibach a Klein-Glödnitz, nel 1900 fu inaugurata la tratta ferrata da Zeltweg a Wolfsberg e nel 1902 la linea da Kühnsdorf a Eisenkappel. La rete ferroviaria fu ampliata dalla Ferrovia delle Caravanche (Karawankenbahn), completata nel 1906, che collegava Klagenfurt con Lubiana e attraverso la via Wocheiner anche Klagenfurt con Trieste e quindi il mare. Inoltre 1907 furono infine inaugurate le tratte Villach-Rosenbach e Weizelsdorf-Ferlach.

Di grande importanza per il turismo fu il completamento della sezione meridionale della Tauernbahn, avvenuto nel 1909, che rese possibile un collegamento con la Germania. L'ultima linea ferroviaria costruita durante l'Impero fu il collegamento tra Hermagor e Kötschach-Mauthen nel 1915.

Friuli

Il Friuli è sempre stato un territorio di transito e nel corso degli anni ha risentito della sua posizione marginale nel contesto nazionale. In questo scenario, la regione ha subito un ritardo nello sviluppo delle tratte ferroviarie e del turismo. Il completamento della costruzione della linea ferrovia tra Venezia e Trieste favorì certamente i collegamenti tra le città dell'Alto Adriatico. La realizzazione della tratta Mestre-Portogruaro fu affidata alla Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali e dalla Rete Adriatica. Il 29 giugno 1885 venne inaugurata la sezione ferroviaria tra la stazione di Venezia-Mestre e San Donà di Piave,

Carinthia

The inclusion of Carinthia into the Austrian railway network began with the ground-breaking ceremony for the Maribor – Klagenfurt railway line, which set the initial basis for tourism. The Maribor – Klagenfurt – Villach line was inaugurated in 1863. Only a few years after its completion and extension through the Villach – Tarvisio line, more and more tourists began to arrive. In 1868 it was connected to the important Styrian Railway network, through the connection of Villach to the Crown Prince Rudolf Railway in St. Michael.

In 1871 the Southern Railway Company opened the Villach – Franzensfeste line.

It was only in the 1890s that further extensions of the railway network would add to the promotion of tourism. The Gail Valley Railway was inaugurated in 1894, the narrow-gauge railway from Treibach to Klein-Glödnitz in 1898, in 1900 the railway from Zeltweg to Wolfsberg and in 1902 the line from Kühnsdorf to Eisenkappel. The railway network was expanded through the Karawanks Railway, which was finished in 1906, connecting Klagenfurt with Ljubljana, and through the Bohinj Railway it connected Klagenfurt with Trieste and therefore the sea. In 1907 the Villach – Rosenbach and Weizelsdorf – Ferlach lines were added.

The completion of the southern section of the Tauern Railway in 1909 had a great impact on tourism, establishing a connection to Germany. The last railway line built during the Monarchy was the connection between Hermagor and Kötschach-Mauthen in 1915.

Friuli

Friuli has always been a transit area that has suffered through the years because of its peripheral location within the national context. In this scenario, the region experienced a delay regarding the expansion of the area's tourist role. The completion of the rail route between Venice and Trieste certainly benefited the connection between the Upper Adriatic cities. The construction of the Mestre-Portogruaro route was entrusted to the Società Italiana per le strade ferrate meridionali (Italian Company for the Southern Railways), Rete Adriatica (Adriatic Network). The section between the Venezia Mestre railway station and San Dona

Koruška

S inauguracijom gradnje željezničke linije od Maribora do Klagenfurta 1857. godine započela je integracija Koruške u austrijsku željezničku mrežu i time je postavljen prvi temelj za razvoj turizma. Godine 1863. otvorena je ruta Maribor - Klagenfurt - Villach. Samo nekoliko godina nakon izgradnje pruge Villach - Tarvisio sve više i više turista dolazi u zemlju. Veza s važnom štajerskom željezničkom mrežom ostvarena je 1868. godine povezivanjem Villacha na „Kronprinz-Rudolf-Bahn“ u St. Michaelu.

Tek u 1890.-tim godinama Koruška je dodatno proširila željezničku mrežu, koja je mogla dodatno poticati turizam. Tako je 1894. godine otvorena „Gailtal željeznica“, 1898. „Mala željeznica“ od mjesta Treibach do Klein - Glödnitza, 1900. pruga od Zeltwega do Wolfsberga i 1902. pruga od Kühnsdorfa do mjesta Eisenkappel. Željeznička mreža je proširena 1906. godine završetkom željeznice preko Karavanki, koja je povezala Klagenfurt s Ljubljanom i preko „Bohinjske željeznice“ s Trstom, a time i s morem. Osim toga 1907. je izgrađena pruga Villach - Rosenbach i Weizelsdorf - Ferlach. Iznimnu važnost za turizam imao je od 1909. završetak južnog dijela Tauern željezničke pruge koja je omogućila vezu s Njemačkom. Posljednja željeznička pruga izgrađena u „Monarhiji“ bila je veza između Hermagora i Kötschach - Mauthena 1915. godine.

Furlanija

Furlanija je oduvijek bila tranzitno područje i trpjela je tijekom godina zbog svog marginalnog položaja u nacionalnom kontekstu. U takvoj situaciji regija je kasnila s razvojem turizma. Završetak željezničke pruge između Venecije i Trsta svakako je pogodio povezanosti gradova na gornjem Jadranu. Izgradnju pruge Mestre - Portogruaro poduzeli su „Società Italiana per le strade ferrate meridionali“ (talijanski društvo „Južne željeznice“) i „Rete Adriatica“ („Jadranska mreža“). Dio pruge između kolodvora Venecija - Mestre i San Dona di Piave otvorena je 29. lipnja 1885. godine, a Portogruaro je



Opening, Gurktalbahn

(c) wikipedia.org



Gurktalbahn near Treibach-Althofen

(c) wikipedia.org



Cervignano, station

(c) wikipedia.org

Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof von Venedig Mestre und San Dona di Piave wurde am 29. Juni 1885 eingeweiht, während Portogruaro am 17. Juni des Folgejahres erreicht wurde. Der Bau einer Eisenbahnstrecke, die Portogruaro mit Monfalcone verband und die bestehende Strecke zwischen Venedig und Slowenien (über Udine) um ein Drittel verkürzte, wurde von der „Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche (SV / Venezianische Gesellschaft für Unternehmen und öffentliche Bauten)“ in die Wege geleitet. Die italienische Regierung erteilte der „Società Veneta“ die Genehmigung für die Strecke Portogruaro - San Giorgio di Nogaro. Die Bauarbeiten nahmen 1886 ihren Anfang und wurden 1888 abgeschlossen. Cervignano, die erste Ortschaft nach der Grenze mit Österreich, wurde jedoch erst 1897 erreicht. Der Streckenabschnitt zwischen Cervignano und Monfalcone auf österreichischem Gebiet, wurde hingegen am 11. Juni 1894 von der „Società Ferroviaria Friulana“ (EGF) fertiggestellt.

szakaszt 1885. június 29-én avatták fel, míg Portogruarót következő év június 17-én érték el. A Velencéből (Udinén át) Szlovéniába vezető, már meglévő szakasz hosszát a harmadával megrövidítő, Portogruarót Monfalconével összekötő vasútvonalszakasz építését a „Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche (Állami Vállalatok és Közberuházások Venetói Társasága) kezdte meg. A olasz kormány a „Venetói Társaság“-nak (Società Veneta) adta meg a Portogruaro – San Giorgio di Nogaro vonalra vonatkozó engedélyt. Az építési munkálatok 1886-ban kezdődtek és 1888-ban fejeződtek be. Az osztrák határ túloldalán fekvő első települést, Cervignanót ugyanakkor csak 1897-ben érték el. A Cervignano és Monfalcone közötti szakaszt – osztrák területen – 1894. június 11-ére a „Società Ferroviaria Friulana“ (Friuli Vasúttársaság) építette meg.

mentre Portogruaro venne raggiunta il 17 giugno dell'anno successivo.

La costruzione di una linea ferroviaria che collegasse Portogruaro a Monfalcone e di una tratta che riducesse il percorso di un terzo, quello tra Venezia e Slovenia (via Udine), venne finanziata dalla Società Veneta per le Imprese e Costruzioni Pubbliche (SV).

Il Governo italiano riconobbe alla Società Veneta la concessione della linea Portogruaro–San Giorgio di Nogaro, i cui lavori furono avviati nel 1886 e completati nel 1888. Cervignano, prima località al di là dei confini con l'Austria, fu tuttavia raggiunta solamente nel 1897. Ciò nonostante il tronco tra Cervignano e Monfalcone, in territorio austriaco, fu completato l'11 giugno 1894 dalla kaiserlich-königliche privilegierte Friauler Eisenbahn-Gesellschaft (FEG), l'Imperial regia privilegiata Società Ferroviaria Friulana.



Semmering, station

(c) J. Schwertner

di Piave was opened on 29 June 1885, while Portogruaro was reached on 17 June in the following year. The construction of a railway line connecting Portogruaro and Monfalcone and reducing the existing route between Venice and Slovenia (via Udine) by a third was arranged by the Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche (SV/Venetian Corporation for public business and construction). The Italian government gave the Società Veneta permission for the Portogruaro - San Giorgio di Nogaro line. Construction began in 1886 and was finished in 1888. Cervignano, the first town after the border with Austria, was only reached in 1897. The section between Cervignano and Monfalcone, on Austrian territory, however, was completed on 11 June 1894 by the Società Ferroviaria Friulana (EGF).

dosegnut 17. lipnja sljedeće godine. Izgradnja željezničke pruge Portogruaro - Monfalcone, koja skraćuje postojeću liniju između Venecije i Slovenije (preko Udine) za jednu trećinu, bila je povjerena društvu "Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche" (venecijansko društvo za poduzeća i javne gradnje). Talijanska vlada je dodijelila društvu „Società Veneta“ odobrenje za prugu Portogruaro - San Giorgio di Nogaro. Gradnja je počela 1886. godine i dovršena je 1888. godine. Cervignano, prvi grad nakon granice s Austrijom, dosegnut je tek 1897. godine. Odjeljak između Cervignana i Monfalconea, na austrijskom teritoriju, bio je završen 11. lipnja 1894. godine od strane društva "Società Ferroviaria Friulana" (EGF).



Portogruaro-Caorle railway station

(c) wikipedia.org



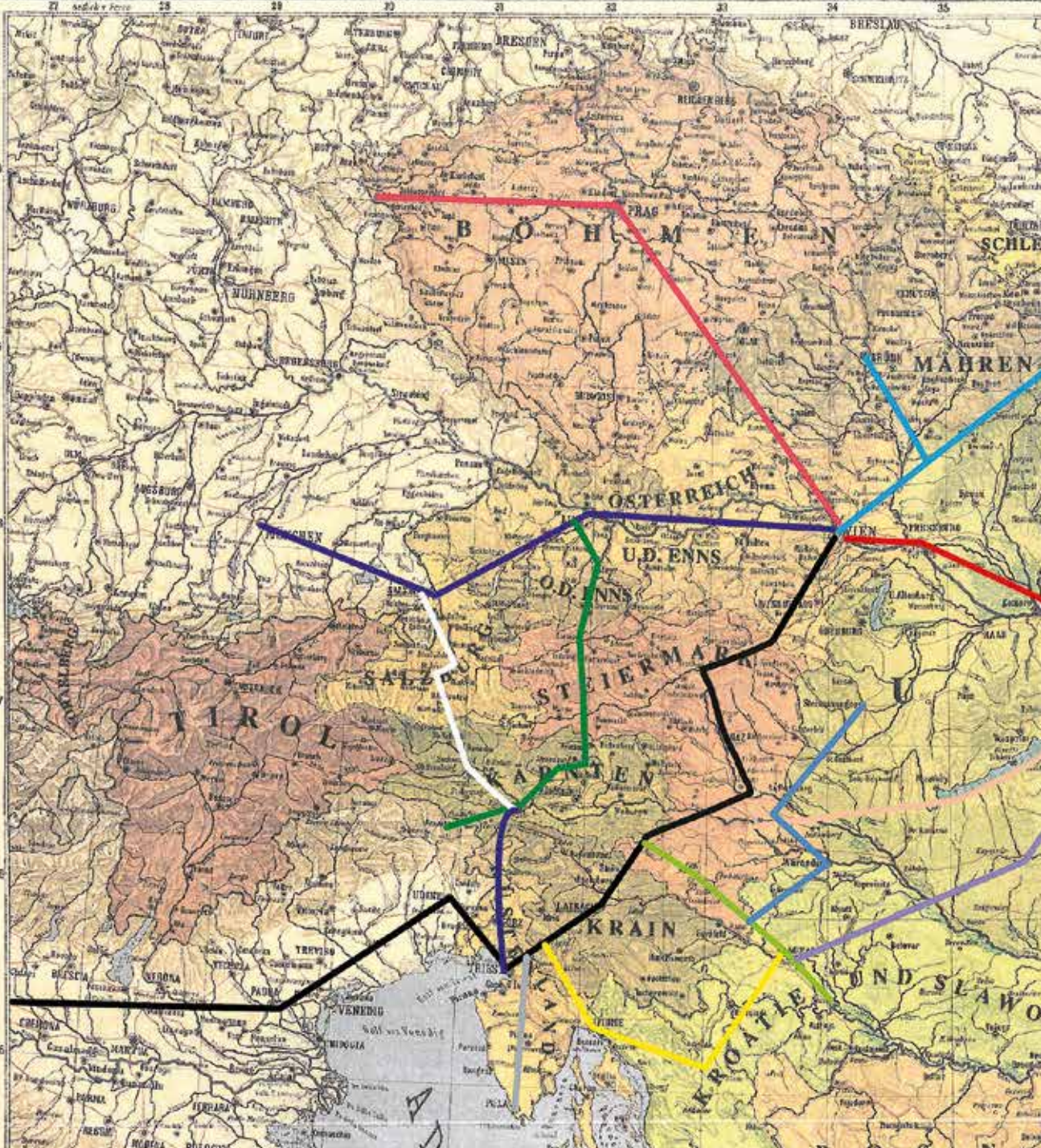
Venice, Santa Lucia station

(c) wikipedia.org



Engine of locomotive type BR 56

(c) J. Schwertner



Bahnstrecken in der öst. ung. Monarchie

NAME	JAHR	STRECKE
Ostbahn	1850	Wien - Bratislava - Budapest
Kaiser-Ferdinand Nordbahn	1856	Wien - Krakau
Südbahn	1857	Wien - Graz - Laibach - Triest
Südbahn	1860	Triest - Mailand
Westbahn	1860	Wien - Linz - Salzburg - München
	1861	Budapest - Plattensee - Prager
	1862	Zidani Most - Zagreb - Sisak
	1870	Zagreb - Koprivnica - Zakany - Dobru
Kaiser Franz-Josephs-Bahn	1872	Wien - Prag - Eger
	1873	Zagreb - Rijeka - Pivka
	1876	Divaca - Pula
Rudolfsbahn	1879	St. Valentin - Steyr - Selzthal - St. F.
	1886	Zapresic - Varazdin - Cakovec
	1890	Cakovec - Lendava - Zalaegerszeg
Wocheiner Bahn	1906	Jesenice - Görz - Triest
Tauernbahn	1909	Salzburg - Spittal/Drau - Villach - J.



mbovar - Budapest

Michael - St. Veit/Glan - Felkirchen - Villach - Pontebba

g

esenice

1. Definition und Geschichte

Unter Tourismus (oder Fremdenverkehr) versteht man den temporären Ortswechsel von Personen zum Zwecke der Befriedigung von Lebens- und/oder Kulturbedürfnissen, von persönlichen Wünschen verschiedener Art (der Erholung, der sportlichen Betätigung, der Regeneration, etc.), ohne erwerbswirtschaftliche Absichten.

Der Wunsch zu reisen, um die Fremde zu erkunden („Fremdenverkehr“) hat schon immer zu besonderem Ansehen geführt. Personen, die viel gereist sind, galten immer als „erfahren“ (von „fahren“) da sie viel erlebt, gesehen und gelernt haben. Vergleichbar ist der Begriff „bewandert“ zu sehen.

Die Bezeichnung „Tourist“ (ursprünglich aus dem Griechischen „Rundung“, später Französisch „Rundgang, Umgang“) kommt um 1800 aus England und wurde um 1830 in den deutschen Sprachgebrauch übernommen.

Im Großen Brockhaus (seit 1957) wird Tourismus als „das organisierte Reisewesen“ beschrieben.

Tourismussiedlungen sind private oder gewerblich betriebene Gebäude und Gebäudegruppen (wie Hotels, Appartementanlagen, Gasthöfe, Feriensiedlungen, etc.) zur temporären Unterbringung von Ortsfremden und Reisenden zum Zwecke der Urlaubsgestaltung, der Erholung, etc.. Dazu gehören auch Unterbringungsmöglichkeiten für die Angestellten der Betreiber sowie bauliche Anlagen, die dem Zwecke der Touristen dienen (Parkanlagen, Sportanlagen, Kurstätten, etc.).

Der Ausdruck „Sommerfrische“ hat sich im 19. Jahrhundert verbreitet, heute ist er veraltet. Im Wörterbuch der Gebrüder Grimm wird der Begriff definiert als „Erholungsaufenthalt der Städter auf dem Lande zur Sommerzeit“ oder „Landlust der Städter im Sommer“.

Das Übersiedeln vom Quartier in der Stadt auf den Landsitz ist beim Adel schon in der Antike üblich gewesen. Die Gründe waren anfangs primär wirtschaftlicher Natur, der Adel hatte im Sommer den landwirtschaftlichen Betrieb zu betreuen, der die wirtschaftliche Basis seiner Herrschaft bildete. „Urlaubs“-Zeit war dann im Winter, wo die Landwirtschaft ruhte. Man konnte in die Stadt übersiedeln und am gesellschaftlichen Leben teilhaben. Daneben schätzte man aber auch, den im Sommer bedenklichen hygienischen Bedingungen der Stadt entkommen zu können.

1. A turizmus fogalma és története

A turizmus (másként idegenforgalom) kifejezés természetes személyek átmeneti helyváltoztatását jelenti, amely életvitelszerű okokból fakadó és/vagy kulturális jellegű igények, vagy különböző, üzleti szempontok nélküli személyes motivációk (kikapcsolódás, sporttevékenység, feltöltődés stb.) kielégítésére irányul.

Az utazás, az idegen világ megismerése („idegenforgalom“) iránti vágy mindig is oda vezetett, hogy az utazókat nagy tisztelet övezte. A sokat utazók mindig is „tapasztaltaknak“ számítottak, hiszen utazásaik során sok mindent átéltek, láttak és tanultak; hasonló tartalmú kifejezés a „tájékozott“ is.

A „turista“ szó eredetileg a görög „kerekség, gömbölyűség“, majd később a francia „körbejárás, körjárat“ szavakból alakult ki, és 1800 körül bukkant fel Angliában, s végül 1830 táján jutott el német nyelvterületre.

A Brockhaus-enciklopédiában a „turizmus“ kifejezés 1957 óta szerepel, „szervezett utaztatás“ meghatározás alatt.

Az idegenforgalmi szálláshelyek magán- vagy kereskedelmi üzemeltetésű épületek vagy épülethozsokortok, például hotelek, apartmantelepek, panziók, üdülőfalvak, amelyek nem helybéli személyek és utazók átmeneti, üdülési, pihenési stb. célú elszállásolására szolgálnak. Ide tartoznak az üzemeltetők alkalmazottainak elhelyezését szolgáló létesítmények, valamint a turisták igényeit kielégítő egyéb létesítmények (parkolók, sportlétesítmények, gyógyfürdők, stb.) is.

A német nyelvben szereplő „nyári felhívülés“ („Sommerfrische“) kifejezés a 19. században terjedt el, ma már azonban elavultnak számít. A Grimm-fivérek által összegyűjtött német nyelvi szótárban a kifejezés mellett a következő meghatározásokat találjuk: „a városiak üdülési célú tartózkodása vidéken, a nyári időszakban“ vagy „városiakok vidéki kikapcsolódása nyáron“.

Már az ókorban is megszokott volt, hogy a nemesség tagjai a városi lakóhelyükről a vidéki birtokukra költöztek. Ennek oka eleinte alapvetően gazdasági jellegű lehetett, hiszen a nyári időszakban a nemességnek a mezőgazdasági tevékenységeket kellett irányítania, amelyek uradalmi gazdasági alapját képezték. „Pihenőidőszaknak“ a téli hónapok számítottak, ugyanis ekkor volt a mezőgazdaság nyugalmi időszaka. Ekkor

1. Definizione e Storia

Per turismo s'intende il trasferimento temporaneo di persone allo scopo di soddisfare le loro esigenze di vita e di cultura, i desideri personali di vario genere (ricreazione, attività sportive, rigenerazione fisica, eccetera), senza finalità commerciali.

Il desiderio di viaggiare alla scoperta di un paese straniero è sempre stato legato ad un certo prestigio sociale. I grandi viaggiatori sono sempre stati considerati dei ben informati (o „saggi“), in quanto avevano vissuto, visto e imparato molto durante queste esperienze.

Il termine „turismo“ (originariamente derivato dal greco, passato poi al francese con il significato di „giro, viaggio“) venne coniato in Inghilterra intorno al 1800 e fu introdotto nella lingua tedesca attorno al 1830.

Nell'enciclopedia Der Große Brockhaus (dal 1957) il turismo è definito come „viaggio organizzato“.

Gli insediamenti turistici sono invece costruzioni private o gruppi di edifici a gestione commerciale (come alberghi, residence, locande, villaggi turistici, ecc.) per l'alloggio temporaneo di persone non residenti e viaggiatori, per le vacanze o altri scopi ricreativi, culturali, ecc. Tali strutture prevedono anche alloggi per i dipendenti, i gestori, le infrastrutture destinate ai turisti (parcheggi, impianti sportivi, stazioni termali, ecc.).

Il termine „villeggiatura“ si diffuse nel XIX secolo ma oggi appare meno utilizzato. Nel dizionario dei Fratelli Grimm (Deutsches Wörterbuch-DWB) il termine è definito come «soggiorno ricreativo in campagna degli abitanti delle città durante l'estate» o «desiderio degli abitanti delle città di immergersi nella natura durante l'estate».

L'abitudine di trasferirsi dall'abitazione in città alla residenza in campagna era una consuetudine tra i nobili fin dall'antichità. Le ragioni erano principalmente di natura economica: in estate i nobili dovevano amministrare l'azienda agricola sulla quale si basava la loro ricchezza. Il vero periodo delle „vacanze“ era l'inverno, quando le attività agricole erano sospese. Allora si poteva tornare in città e prendere parte alla vita sociale. Il trasferimento in campagna era apprezzato anche perché consentiva di sottrarsi alle precarie condizioni igieniche che assillavano le città durante l'estate.

1. Definition and history

Tourism is defined as the temporary change of location of persons for the purpose of satisfying the necessities of life and/or culture, personal desires of various kinds (recreation, sporting activities, regeneration, etc.), while not being oriented towards profit. The desire to travel, to explore foreign places has always carried a certain prestige. Well-travelled people have always been regarded as knowledgeable, due to all that they have experienced, seen and learned. This can be seen in the German language, where the term *erfahren* (experienced) derives from the word *fahren* (to drive, to go by vehicle) and similarly, the term *bewandert* (skilled, knowledgeable) which originates from *wandern* (to hike, wander).

The term "Tourist" (originally Greek "Turning", later French "tour") originated about 1800 in England and was adopted into German usage around 1830. The encyclopaedia *Der Große Brockhaus* has, since 1957, defined tourism as "organised travelling".

Tourist resorts are private or commercially operated buildings and groups of buildings (such as hotels, apartment complexes, inns, holiday resorts, etc.) meant for the temporary accommodation of non-locals and travellers for vacation, recreational, etc. purposes. They also include accommodation facilities for the operator's employees, as well as physical structures serving tourist purposes (parks, sports facilities, training facilities, etc.). The German term *Sommerfrische* (a dated expression for summer retreat) became widespread during the 19th century. The Grimm Brothers' dictionary defines the term as a "recreational stay of townspeople in the countryside during summertime" or "the townspeople's desire for the countryside during summer".

Relocating from city quarters to country residences has been common amongst the nobility since ancient times. Initially, the reason for this was economic in nature, since the nobility had to care for their agricultural holdings, which were the basis of their power and authority. The "Holiday" season was during winter, when agriculture was in abeyance: they could move back to the city and participate in social life. Furthermore, they appreciated the chance to escape the questionable hygienic conditions of city life during the summer.

While Europe's medieval nobility switched be-

1. Definicija i povijest

Pod turizmom podrazumijeva se privremena promjena boravišta osoba u svrhu zadovoljenja životnih i / ili kulturnih potreba, osobnih želja različitih vrsta (rekreacija, sportske aktivnosti, zdravstveni razlozi, itd.), bez poslovnih namjera.

Želja za putovanjem, zbog upoznavanja stranog, uvijek je vodila do posebnog pogleda na svijet. Ljudi koji su mnogo putovali uvijek su važili kao "iskusni" jer su doživjeli, vidjeli i naučili puno. Pojam "turist" dolazi iz Engleske, oko 1800. godine, a preuzet je u njemački jezik 1830. godine. U njemačkoj enciklopediji („Große Brockhaus“, izdanje 1957. godine) turizam je opisan kao "organizirano putovanje".

Turistička naselja su zgrade i skupine zgrada (kao što su hoteli, apartmanska naselja, pansioni, itd.) za privremeni smještaj turista. To uključuje smještaj za zaposlenike kao i građevine koje služe turistima (parkovi, sportski objekti, lječilišta itd.).

Pojam „ljetna svježina“ talijanskog je podrijetla, jer se u venecijanskom dijalektu govorilo: "jedina svrha šetnje je traženje osvježenja". Venecijanci ne kažu "idemo šetati", nego "prendere il fresco" („uzeti osvježenje“). Prijevod na njemački je usvojen najprije na području Bolzana (Bozen), jer su tamo građani ljeti selili iz vruće doline u hladnije ljetnikovce u obližnjim planinskim područjima. Pojam "svježina" poznat je u tom području već u 17. stoljeću. Izraz "Sommerfrische" („ljetna svježina“) proširio se u 19. stoljeću za „uživanje gradskih stanovnika na ladanju ljeti“ (kako ga definira rječnik braće Grimm).

Selidba iz grada na ladanje bila je uobičajena kod plemstva već u antičko doba. Razlozi su, u početku, bili prvenstveno ekonomski, jer plemstvo je trebalo brinuti za poljoprivredne posjede ljeti, obzirom da su oni bili ekonomska osnova njihove vladavine. Vrijeme odmora bilo je tada zimi, kada je poljoprivreda mirovala i mogli su preseliti u grad i sudjelovati u društvenom životu. Razlog za preseljenje na ladanje ljeti bili su i upitni higijenski uvjeti u gradu.

Tijekom srednjeg vijeka europsko plemstvo je zbog političkih nužnosti selilo između različitih utvrđenih posjeda, a od početka modernog doba (renesanse) i procvata gradova, u krugovima aristokracije ponovno su uobičajene sezonske selidbe iz gradske (zimske) palače



Carl Spitzweg,
Travelling Comedians, 1838

(c) wikipedia.org



Der große Brockhaus

(c) wikipedia.org



J u. W. Grimm, deutsches Wörterbuch

(c) Landesmuseum Kärnten, Bibliothek

Während der mittelalterliche Adel Europas eher aus politischer Notwendigkeit heraus zwischen verschiedenen befestigten Ansitzen wechselte, wurde in Kreisen der Aristokratie mit dem Aufblühen der Städte seit der beginnenden Neuzeit (Renaissance) der saisonale Wechsel vom Stadtpalais (Winterschloss) in die Sommerresidenz wieder üblich. Ab der Industrialisierung ging der Brauch auf das gehobene Bürgertum über.

Das Wort Sommerfrische selbst soll dem Italienischen entstammen, venetianisch spricht man, dass „der einzige Zweck des Spaziergangs zu sein scheint, Frische und Kühlung zu suchen. Sie sagen nicht 'spazieren gehen', sondern 'prendere il fresco' (Kühlung nehmen). Die Übersetzung ins Deutsche ist als frühe Verwendung aus dem Bozener Raum überliefert, wo die Bürger aus dem heißen Talkessel in die kühlen Sommerwohnungen des Mittelgebirges auf dem Ritten und nach St. Konstantin bei Völs am Schlern zogen: „frisch(e)“, das in diesem Sinne schon aus dem 17. Jhd. bezeugt ist: „... wo die statt Bozen ihre refrigeria oder frischen halten.“

Ab dem 19. Jahrhundert wurde Europa durch die Eisenbahn erschlossen, und das früher aufwändige, unbequeme und auch gefährliche Übersiedeln des gesamten Hausstandes zur Erholungsreise entfiel damit teilweise. Ab Mitte des 19. Jhdts war die Sommerfrische fester Bestandteil des Sommerlebens der Aristokratie und des wohlhabenden Bürgertums. Wer sich keinen eigenen Sommersitz leisten konnte, quartierte sich in Gasthäusern und in weiterer Folge zunehmend in Privatquartieren ein. So sind Sommerfrische und der beginnende Tourismus eng miteinander verbunden. Zur Unterkunft kommen dann auch die örtlichen Unterhaltungsangebote für die Sommerfrischler (Sommergäste), wie das vorher unbekannte Freibaden an Seen, Wandern oder Bergsteigen.

Die Geschichte des Tourismus ist mit der Geschichte des Reisens größtenteils ident, allerdings gab und gibt es in der Entwicklung starke regionale Unterschiede. Der Alpinismus, der Ende des 18. Jahrhunderts auf dem europäischen Kontinent stärker einsetzte, brachte bescheidenen Fremdenverkehr zunächst in die Schweiz, im 19. Jahrhundert auch nach Österreich (am 28. Juli 1800: Erstbesteigung des Großglockners; 1856: Besuch der Franz-Josefs-Höhe von Kaiser Franz Joseph I. mit seiner Gattin Elisabeth) und um die Wende zum 20. Jahrhundert in Küstenorte

visszaköltöztek a városba, és újra részeseivé válhattak a társadalmi életnek. Emellett minden bizonnyal az is fontos szempontnak számított, hogy maguk mögött hagyhatták a városokra nyáron jellemző aggasztó higiénés állapotokat.

Míg a középkori nemesség inkább politikai szükségszerűségek miatt volt kénytelen váltogatni erődtített lakhelyeit, addig az arisztokrácia köreiből az újkor kezdetével (a reneszánsz időszakától), a városok felvirágzása idején ismét szokássá vált a városi kastély (téli palota) és a nyári rezidencia közötti szezonális költözés. Az ipari forradalom időszakától kezdve pedig ezt a szokást a vagyonosabb polgárság rétegei is átvették. A német Sommerfrische („nyári felfrissülés“) kifejezés feltehetően Itáliából származik; ugyanis venetói nyelven úgy tartják, hogy „a séta egyetlen célja az, hogy felfrissülést és hűsölést leljünk“. Nem azt mondják, hogy „sétálni menni“, hanem hogy „prendere il fresco“, azaz „hűsölést találni, felfrissülni“. A kifejezés német fordítása a dél-tiroli Bolzano település környékéről ismert, ahol is a helyi polgárok a forró völgykatlanból a Ritten-hegyhátán és a Schlern-hegy oldalán, St. Konstantin bei Völsben fekvő hűvös nyárlakajába költöztek át: „friss“, amely ebben az értelemben már a 17. században igazoltan létezett: „...nem Bolsanóba mennek, hanem hűsölni (ire refrigeria), azaz felfrissülni.“

A 19. századtól kezdve Európa-szerte kiépült a vasúthálózat, aminek köszönhetően már nem volt szükség arra, hogy az üdülés idejére teljes háztartásokat költöztessenek át költséges, kényelmetlen és egyben veszélyes módon. E század közepétől a „nyári felfrissülés“ az arisztokrácia és a jómódú polgárság nyári életének alapvető részévé vált. Vendégfogadóknak és később egyre nagyobb számban magánházaknál szálltak meg azok, akik nem engedhették meg maguknak, hogy saját nyári birtokuk legyen. Így tehát a „nyári felfrissülés“ és az idegenforgalom kezdete szorosan összekapcsolódott. A szálláshely-szolgáltatás mellett később megjelentek a kikapcsolódást szolgáló egyéb helyi ajánlatok a nyári felfrissülést keresők (a nyári vendégek) számára; úgymint az addig ismeretlen strandolás, túrázás vagy hegymászás.

A turizmus története nagyrészt azonos az utazás történetével, azonban a fejlődés folyamata jelentős regionális eltéréseket mutatott és mutat még ma is. A hegymászás a 18.

Mentre nel Medioevo era soprattutto la necessità politica a spingere la nobiltà europea a trasferirsi da una residenza fortificata all'altra, negli ambienti aristocratici, con lo sviluppo delle città dall'inizio dell'Età moderna (Rinascimento), il trasferimento stagionale dal palazzo invernale di città alla residenza estiva divenne di nuovo una pratica abituale. Con l'industrializzazione questa consuetudine si estese anche all'alta borghesia.

La terminologia "frescura estiva" (in tedesco Sommerfrische) deriva invece dall'italiano. Un adagio veneziano recita: «L'unico scopo della passeggiata sembra essere quello di trovare frescura e refrigerio». E i veneziani in genere non dicono «fare una passeggiata» bensì «andare a prendere il fresco». La prima traduzione in tedesco di questi modi dire venne tramandata nella regione di Bolzano, dove i cittadini si trasferivano dalle calde pianure di fondovalle alle fresche case estive sugli altipiani nelle località di Renon, di San Costantino e di Fiè allo Sciliar. Il termine "fresco" in questo senso venne utilizzato già a partire dal XVII secolo, «... dove la città di Bolzano conserva il refrigerio o il fresco».

A partire dal XIX secolo l'Europa divenne un territorio più aperto alle relazioni grazie alla ferrovia, la quale migliorò gli spostamenti d'interesse famiglie, per iniziative che in precedenza erano considerate costose, scomode ed anche pericolose. Dalla metà del XIX secolo la "frescura estiva" divenne parte integrante della vita dell'aristocrazia e della borghesia durante l'intera bella stagione.

Chi non poteva permettersi la villeggiatura estiva risiedeva in pensioni e in seguito e con maggiore frequenza in case private. Così inizialmente i concetti di "turismo" e di "frescura estiva" erano strettamente legati fra loro: assieme agli alloggi venivano proposte ai villeggianti offerte ricreative quali ad esempio i bagni nel lago, l'escursionismo e le scalate alpine, attività fino ad allora quasi sconosciute. La storia del turismo è strettamente collegata alla storia dei viaggi; ciononostante sussistevano e sussistono forti differenze nello sviluppo tra le varie regioni europee.

L'alpinismo alla fine del XVIII secolo prese piede in Europa e portò il concetto di turismo dapprima in Svizzera, nel XIX secolo in Austria (il 28 luglio del 1800 ebbe luogo la prima scalata del Großglockner; nel 1856 si svolse la visita dell'imperatore Francesco Giuseppe I e di sua moglie Elisabetta sulla Franz-Josefs-Höhe) e successivamente, nel

tween various fortified residences out of political necessity, the seasonal migration from town house (winter mansion) to summer residence became common again amongst the aristocracy once cities began to thrive in the early modern era (The Renaissance). This habit began to be adopted by the bourgeoisie from the time of largescale industrialisation. The term Sommerfrische itself is said to originate from Italian, from the Venetian saying that "the only purpose of taking a walk seems to be to seek freshness and cooling". They do not say 'taking a walk', but rather *prendere il fresco* (taking a cooler). The translation into German is recorded as an early usage from the Bolzano area, where the citizens from the hot basin moved to the cooler summer homes of the uplands on the Ritten or to St. Konstantin at Völs am Schlern: "frisch(e)", which was evidently already used in this sense during the 17th century, is "...where Bolzano holds its refrigeria or freshness."

The progressive development of Europe's railways during the 19th century meant that the formerly complex, inconvenient and also dangerous migration of the entire household for the holiday trip partially vanished. From the middle of the 19th century the Sommerfrische became an integral part of the summer life of the aristocracy and wealthy bourgeoisie. Those who could not afford a summer residence of their own found accommodation in guest-houses and subsequently in private accommodation. Therefore Sommerfrische and the beginnings of tourism are closely linked. In addition to the accommodation there were also local entertainment options for the Sommerfrischler (summer guests), such as the previously unknown open-air bathing in lakes, hiking and mountain climbing.

The history of tourism is nearly identical to the history of travelling, although there are and have been severe regional differences regarding their development. Alpinism, which grew stronger in Europe at the end of the 18th century, brought modest tourism, at first to Switzerland and, in the 19th century, also to Austria (28 July 1800: first ascent of the Grossglockner mountain; 1856: Visit to the Franz-Josefs-Höhe by Emperor Franz Joseph I. and his wife Elisabeth) and also, around the turn to the 20th century, to coastal towns such as Grado and Opatija. Typically it was European mountaineers who found worthwhile objectives on other continents: mountains that had not been regarded as worth climbing by

u ljetnu rezidenciju.

Od industrijalizacije nadalje, taj običaj prelazi i na visoku građansku klasu. Od 19. stoljeća nadalje, Europa je povezana željeznicom pa je ranije zahtjevno i neugodno, neudobno i opasno seljenje cijelog domaćinstva na lokaciju za odmor djelomično otpalo. Od sredine 19. stoljeća, „ljetna svježina“ je bila sastavni dio ljetnog života aristokracije i bogatog građanstva. Oni koji si nisu bili u stanju priuštiti vlastiti ljetni smještaj, bili su gosti u pansionima. Tako su „ljetna svježina“ i početak turizma usko povezani. Uz smještaj organiziraju se i zabavni sadržaji za goste.

Povijest turizma uglavnom je identična povijesti putovanja, ali postojale su, a i danas postoje jake regionalne razlike. Alpinizam, koji je započeo na europskom kontinentu krajem 18. stoljeća, donio je skromni turizam najprije u Švicarsku, a u Austriju u 19. stoljeću (prvi uspon na Großglockner 28. srpnja 1800., posjet cara Franje Josipa I sa suprugom Elisabethom 1856. godine). Na prijelazu u 20. stoljeće turizam se javlja u obalnim gradovima kao što su Grado i Opatija. Europski planinari su uglavnom bili ti koji su na drugim kontinentima pronašli vrijedne destinacije, koje domaći ljudi nisu držali vrijednim penjanja. Kupališni turizam, osim ritualnih pranja, u mnogim drugim kulturama nije bio primjeren iz vjerskih razloga.

Britanci su osnivači međunarodnog "avanturističkog turizma" u Europi: Thomas Cook se smatra izumiteljem paket - aranžmana. U posljednjim desetljećima devetnaestog stoljeća, gornji slojevi engleskog društva su bili, zbog prihoda od Britanskog carstva, tako bogati da su prvi putovali na udaljena područja svijeta, još nerazvijena u turističkom smislu. Vojna snaga carstva (s bazama na svim kontinentima) i britanske flote nudila je željenu sigurnost. Britanski primjer je uskoro počela oponašati i kontinentalna Europa. Godine 1891. njemački poduzetnik Albert Ballin krenuo je iz Hamburga brodom „Augusta Victoria“ na Mediteran. Prvi brod na svijetu za krstarenje bio je „Princess Victoria Luise“, izgrađen 1901. godine. To je bio začetak krstarenja brodovima. Pravo na odmor poznato je u Europi i Sjevernoj Americi od 1880. godine, no na širokoj osnovi nije se provodilo do 20. stoljeća. Prema članku 24. Konvencije o ljudskim pravima postoji pravo na odmor. Čak je i SSSR eksplicitno spomenuo poticanje turizma u jednom od njegovih zadnjih ustava, u članku 41.



Promenade, Pörtschach am See

(c) LM Kärnten LG-A-864



Völs am Schlern

(c) bergfex.it



Bozen

(c) wikimedia.org



Großglockner, Edward Theodore Compton, 1918

(c) wikimedia.org

wie Grado und Opatija. Es waren zumeist europäische Bergsteiger, die lohnende Ziele in anderen Kontinenten fanden: Berge, zu deren Besteigung die Einheimischen, wie zuvor auch in Europa, keinen Anlass sahen. Bädertourismus schied, von rituellen Waschungen abgesehen, in vielen anderen Kulturen aus religiösen Gründen aus.

Begründer des internationalen „Erlebnistourismus“ in Europa waren die Briten: Thomas Cook gilt als der Erfinder der Pauschalreise. In den letzten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts waren die oberen Gesellschaftsschichten Englands auf Grund der Einnahmen aus dem British Empire so wohlhabend, dass sie sich als Erste Reisen in weit entfernte, für den Tourismus noch kaum erschlossene Gebiete leisten konnten. Die militärische Macht des Empires (mit Stützpunkten in allen Kontinenten) und die britische Flotte boten dazu die erwünschte Sicherheit. Das britische Beispiel wurde in Kontinentaleuropa bald nachgeahmt.

1891 startete der deutsche Geschäftsmann Albert Ballin von Hamburg aus mit dem Schiff *Augusta Victoria* ins Mittelmeer. Das erste weltweite Kreuzfahrtschiff war die 1901 gebaute Prinzessin *Victoria Luise*. Dies bedeutete den Beginn der Kreuzfahrtschiffsreisen. Das Recht auf Urlaub (Urlaubsanspruch) ist in Europa und Nordamerika etwa seit 1880 bekannt, konnte aber, soweit es sich nicht um unbezahlten Urlaub, sondern um freie Tage handelte, in denen der Gehaltsanspruch weiter läuft, auf breiter Basis erst im 20. Jahrhundert durchgesetzt werden. Nach § 24 der Menschenrechtskonvention besteht das Recht auf Erholung. Sogar die UdSSR hatte in einer ihrer letzten Verfassungen in Artikel 119 die Förderung des Tourismus ausdrücklich erwähnt.

Im deutschsprachigen Raum war im 20. Jahrhundert das organisierte Reisen des „Kraft durch Freude“ Programms (KdF) der Nationalsozialisten der erste Ansatz zum Massentourismus; bald mussten die KdF-Schiffe allerdings zu Lazarettsschiffen umgebaut werden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg war es in Deutschland und Österreich zunächst schwierig, überhaupt reisen zu können. Die Zonen Grenzen der alliierten Besatzungszonen waren für die Mehrheit der Bevölkerung unpassierbar. Anfang der 1950er Jahre setzte dann aber in Westdeutschland und Österreich ein Anstieg der Reisetätigkeit aller

század végén az európai kontinensen vette kezdetét, és szerény mértékű idegenforgalmat eredményezett elsőként Svájcban, majd a 19. század eleji Ausztriában is (1800. július 28.: A Großglockner első megmásítása, 1856.: I. Ferenc József császár és felesége, Erzsébet látogatása a Ferenc-József-magaslaton), majd a 20. század fordulóján olyan tengerparti településekre is, mint Grado vagy Opatija. Többnyire európai hegymászók voltak azok, akik más kontinenseken is megtalálták a sikerélményt nyújtó célt: a hegyeket, amelyek megmásítását a helybéli emberek egyáltalán nem látták indokoltnak – mint ahogy korábban az európaiak sem. A fürdőturizmus – a rituális mosakodás kivételével – más kultúrák esetében szóba sem került.

A nemzetközi „élményturizmus“ a britek nevéhez köthető: Thomas Cookot tartják az első szervezett utazás feltalálójának. A 19. század utolsó évtizedeiben Anglia felső társadalmi rétegei olyan jómódban éltek a Brit Gyarmatbirodalom gazdagságának köszönhetően, hogy ők voltak az elsők, akik megengedhették maguknak azt, hogy távoli, alig felfedezett vidékekre is elutazzanak. Mindehhez a birodalom katonai hatalma (minden kontinensen rendelkeztek támaszpontokkal), valamint a brit flotta nyújtott kellő biztonságot. A britek példáját hamarosan a kontinentális Európa is követte.

Albert Ballin hamburgi üzletember 1891-ben indult el *Augusta Victoria* nevű hajóján a Földközi-tengerre. A világ első tengerjáró üdülőhajója az 1901-ben megépített *Victoria Luise* Prinzessin volt. Ez jelentette a hajós körutazások kezdetét.

A szabadsághoz való jog Európában és Észak-Amerikában körülbelül 1880 óta ismert, azonban ha nem a fizetés nélküli szabadságot, hanem a fizetett szabadsághoz való jogot vesszük figyelembe, akkor az csak a múlt században tudott széles körben elterjedni. Az Emberi Jogok Egyetemes Nyilatkozatának 24.§-a szerint minden személynek joga van a pihenésre. A szovjet alkotmány egyik utolsó változatának 119. cikkelye is kifejezetten említi a turizmus fellendítését.

Német nyelvterületen a 20. században a nemzetiszocialisták szervezett utaztatásai jelentették a tömegturizmus kezdetét az „Örömben az erő“ (KdF – Kraft durch Freude) program keretén belül; a mozgalom hajóit azonban nem sokkal később kórházhajókká kellett átépíteni.

A második világháborút követően

corso del XX secolo, in località costiere come Grado e Abbazia. Solitamente gli alpinisti europei trovavano obiettivi da perseguire in altri continenti: montagne che non venivano particolarmente considerate dalla popolazione locale, proprio come avveniva in Europa. Il turismo termale, vissuto in origine come lavaggio rituale, ebbe invece origine, per diverse culture, da pratiche religiose.

I precursori dei viaggi ricreativi e d'avventura in Europa furono i britannici: Thomas Cook (Melbourne Derbyshire, 1808 – Baltimora, 1892) viene considerato come l'anticipatore del viaggio collettivo. Negli ultimi decenni del XIX secolo, gli strati più elevati della società inglese, grazie alla prosperità di condizione offerta dall'Impero britannico, si dedicarono per primi a viaggi in luoghi lontani, potendosi permettere di raggiungere qualsiasi inesplorata località. Inoltre la forza militare dell'Impero (dotata di basi strategiche in ogni continente) e la flotta inglese potevano garantire il necessario livello di sicurezza. L'esempio inglese venne presto seguito anche nell'Europa continentale.

Nel 1891 l'uomo d'affari tedesco Albert Ballin di Amburgo salpò con la nave *Augusta Victoria* verso il Mediterraneo e fu un precursore del viaggio per mare. La prima nave da crociera al mondo fu la Prinzessin *Victoria Luise*, varata nel 1901, che segnò l'inizio dei viaggi in crociera.

Il diritto alla vacanza iniziò a diffondersi in Europa e in Nord America intorno al 1880: pur non trattandosi ancora di ferie pagate bensì di giorni di permesso, mentre si continuava a lottare per i diritti salariali, il beneficio venne introdotto su larga scala nei contratti di lavoro solo nel corso del XX secolo.

Nell'articolo 24 della Dichiarazione Universale dei Diritti dell'uomo viene espressamente citato il diritto al riposo dell'individuo. Persino l'Unione Sovietica prevedeva, all'articolo 119 della sua legge fondamentale a carattere costituzionale, la necessità del riposo e la promozione dello svago come bisogno umano.

Nei paesi di lingua tedesca il primo approccio al turismo di massa nel XX secolo fu Istituzione del programma Kraft durch Freude (in italiano “forza attraverso la gioia”) su iniziativa del partito nazionalsocialista, ma ben presto, allo scoppio del secondo conflitto mondiale, le navi in dotazione per le escursioni vennero riconvertite in navi ospedale.

Alla fine della Seconda Guerra Mondiale in Germania e in Austria fu molto difficile viag-

the local population, just as it had been in Europe before. Bathing tourism, apart from ritual washings, had been ruled out in many other cultures for religious reasons.

The British were the founders of international "adventure tourism": Thomas Cook is considered to be the inventor of the package tour. Due to the revenues from her Empire, Britain's upper classes had become so wealthy during the last decades of the 19th century that they were the first to be able to afford to travel to areas that were far away and undeveloped for tourism. Furthermore, the Empire's military power (with bases on all continents) and the British fleet provided the necessary security for British travellers. Soon continental Europe followed the British example.

In 1891 the German businessman Albert Ballin launched the ship *Augusta Victoria* in the Mediterranean. The first global cruise ship, the *Prinzessin Victoria Luise*, was built in 1901. This marked the beginning of cruise trips.

The right to holidays (holiday entitlement) had been known in Europe and North America since around 1880, but it was only in the 20th century that it could be established more widely, in terms of paid days off rather than unpaid leave. According to § 24 of the Declaration of Human Rights, there is a right to rest. Even the USSR mentioned the promotion of tourism explicitly in Article 119 of one of its last constitutions.

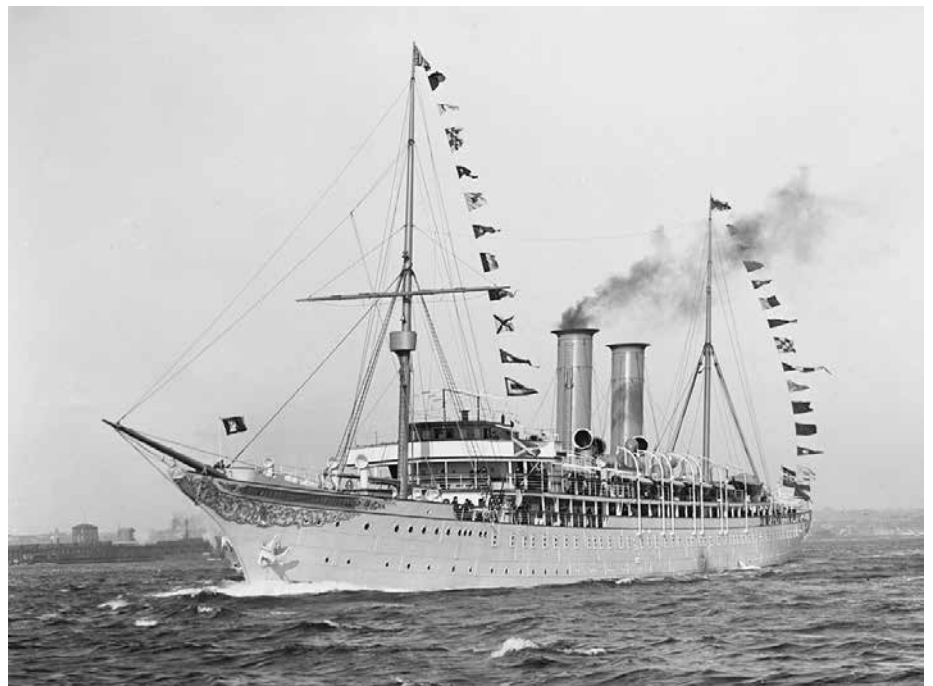
In German-speaking countries, the organised tours of the National Socialists' "Strength Through Joy" programme were the first approach towards mass tourism in the 20th century; though the Strength Through Joy ships had to be soon rebuilt to military hospital ships.

Following the Second World War it was initially difficult to travel anywhere at all in Germany and in Austria. For most of the population it was impossible to cross the zonal borders between the allied occupation zones. But in the early 1950s there was an increase in travel activities in West Germany and in Austria across all classes. This was also due to the increase in spare time following technological and social advances.

Prvi masovni turizam u njemačkom govornom prostoru, u 20. stoljeću, sastojao se od organiziranih putovanja kroz program "Kraft durch Freude" (KdF), nacional-socijalista, ali su brodovi KdF-a uskoro (zbog rata) morali biti pretvoreni u bolničke brodove. Nakon Drugog svjetskog rata bilo je uopće teško putovati Nijemcima i Austrijancima, radi kontroliranih granica savezničkih okupacijskih sila. Međutim, početkom pedesetih godina došlo je do povećanja turističke aktivnosti svih populacijskih skupina u Zapadnoj Njemačkoj i Austriji, također i zbog toga jer je uslijed tehničkog i društvenog razvoja bilo više slobodnog vremena.



Group of bathers on the seaside of Grado, 1924 (c) Archivio fotografico ERPAC, Passariano



Cruise ship Princess Victoria Luise

(c) wikipedia.org



Seaplane in the shore place of Trieste, 1932

(c) ilpiccolo.it

Bevölkerungsschichten ein, auch weil infolge der technischen und sozialen Entwicklung die Freizeit deutlich zunahm.

Gesellschaftliche Bedeutung

Der Anstieg des Tourismus kann in den bereisten Ländern und Regionen gravierende Folgen für die einheimische Bevölkerung, für Natur und Kultur haben. Für die Touristen wird dabei oft eine entsprechende Infrastruktur (Hotelanlagen, Straßen, Transportmöglichkeiten bis hin zu eigens gebauten Flughäfen) errichtet. Naturerhaltung, Kultur und traditionelle Strukturen können dabei zu kurz kommen. Gleichzeitig kommt die neugeschaffene Infrastruktur aber auch der einheimischen Bevölkerung zugute.

Tourismus entsteht oft in abgelegenen bislang landwirtschaftlich genutzten Regionen. Dadurch kann ein direkter Wandel von einer Agrargesellschaft hin zu einer Dienstleistungsgesellschaft stattfinden. Die Folge ist eine Verschiebung von traditionellen Strukturen (zum Beispiel Macht- und Besitzverhältnisse, Geschlechterrollen). Der Kontakt zwischen Einheimischen und Touristen kann auf Seiten der einheimischen Bevölkerung zu geänderten Konsummustern und Werthaltungen führen.

Kulturelle Auswirkungen

Je stärker die Anpassung an die Erfordernisse der Tourismuswirtschaft erfolgt, desto eher besteht die Gefahr, dass lokale kulturelle Traditionen nur noch als Show und Inszenierung für die Touristen weitergeführt werden. Der Tourismus wird so zur Monokultur, dem sich ganze Landstriche aus Profitgründen unterordnen und ist damit, wie auch die Unterhaltungsindustrie, Teil der ökonomischen Globalisierung, die in vielen Teilen der Welt zu einer „Verwestlichung“ führt. Touristen reisen in als solche beworbene und wahrgenommene „exotische (Urlaubs-)Paradiese“ und tragen gerade dadurch mit dazu bei, dass die kulturellen Eigenheiten dieser Länder zu-

Németországban és Ausztriában eleinte még maga az utazás is nehézséget okozott az embereknek. A szövetséges erők megszállási övezetei között húzóódó határok a lakosság nagy része számára áthatolhatatlanná váltak. Az 1950-es évek elején azonban mind Nyugat-Németországban, mind pedig Ausztriában megkezdődött az utazások számának növekedése minden társadalmi réteg körében; abból az okból is, mert a műszaki és társadalmi fejlődés következtében egyre több szabadideje lett az embereknek.

Társadalmi jelentőség

Az idegenforgalom növekedése a felkeresett országok és régiók lakossága, természeti környezete és kultúrája számára súlyos következményekkel járhat. Sok esetben a turisták igényeinek megfelelő infrastruktúrát kell kiépíteni (szállodalétesítményeken, utakon és közlekedési lehetőségeken át egészen a külön ezért megépített repterekig), aminek a természet megőrzése, a kultúra és a társadalom hagyományos struktúrái látják a kárát. Ugyanakkor az is igaz, hogy a felépített új infrastruktúra a helyi lakosság javát is szolgálja. Az idegenforgalom gyakran távoli, félreeső, korábban mezőgazdasági jellegűnek számított térségekben alakul ki, aminek következtében az ottani agrártársadalom egy csapásra szolgáltatói társadalommá alakulhat át. Ennek eredményeként pedig átalakul a társadalom hagyományos szerkezete (például hatalmi- és birtokviszonyok, nemi szerepek). A helyi lakosság és a turisták között kialakuló kapcsolat azt eredményezheti, hogy megváltozhatnak a helyi társadalom fogyasztási mintái, valamint értékítélete.

Kulturális következmények

Minél inkább próbál a helyi társadalom alkalmazkodni az idegenforgalmi ágazat által támasztott követelményekhez, annál jobban fennáll a veszélye annak, hogy a helyi kulturális hagyományok már csak a turisták számára megrendezett show-jeleneteként élnek tovább. Az idegenforgalom végül egyeduralmú gazdasági ágazattá válik, amelynek teljes térségek rendelődnek alá, és ezáltal – csakúgy, mint a szórakoztatóipar – a gazdasági globalizáció részévé válik, ami pedig a világ számos részén „elnyugatiasodáshoz” vezet. A turisták olyan helyekre utaznak el, amelyeket számukra „egzotikus (turista-) paradicsomokként” reklámoznak, és

giare. I confini delle zone di occupazione imposti dagli alleati erano impossibili da superare per la maggioranza della popolazione. All'inizio degli anni Cinquanta in Germania Ovest e in Austria ci fu un aumento dei viaggi in quasi tutti gli strati della popolazione e allo stesso tempo il concetto di tempo libero poté beneficiare dei progressi tecnologici e sociali.

Significato sociale

La crescita del turismo può comportare conseguenze gravose per la popolazione, per la natura e per la cultura locale dei territori e delle regioni visitate dai turisti: per la loro permanenza vengono necessariamente costruite le corrispondenti infrastrutture (impianti alberghieri, strade, mezzi di trasporto verso gli aeroporti appositamente costruiti, ecc.), con il rischio di perdere o porre in secondo piano la conservazione e la valorizzazione delle risorse naturali, culturali e delle vocazioni tradizionali di genti e luoghi. Al tempo stesso, tuttavia, le nuove infrastrutture possono portare, di riflesso, benefici anche alle popolazioni locali.

Il turismo spesso si sviluppa in regioni tutt'ora agricole e a volte remote, trasformandole in aree nelle quali sono presenti società di servizi. Il risultato è l'abbandono delle strutture tradizionali (ad esempio riguardo i rapporti tra potere e proprietà), oppure la trasformazione dei ruoli di genere. I contatti tra i locali e i turisti possono determinare cambiamenti nei modelli di consumo e dei valori condivisibili da parte della popolazione residente.

Impatto culturale

Più è consistente l'adattamento ai fabbisogni dell'economia turistica, più si crea il pericolo che le tradizioni culturali locali vengano percepite come uno spettacolo di svago per turisti. Il turismo diviene così una monocultura a cui sono subordinate intere aree per motivi di profitto, come ad esempio l'industria dell'intrattenimento, che fa parte della globalizzazione economica, la quale spinge molte aree del mondo verso una forzata "occidentalizzazione".

I turisti viaggiano in alcuni paesi che vengono percepiti e pubblicizzati come "paradisi esotici", contribuendo a soffocare le particolarità culturali. Ciò che è "estraneo" ad un modello

Social significance

The increase in tourism can have severe consequences for the local population, environment and culture within the countries and regions visited. New infrastructure (hotel complexes, roads, means of transport, up to specially built airports) is frequently built for the tourists, and the conservation of nature, culture and traditional structures is neglected. At the same time, of course, the local populations can also benefit from the new infrastructure.

Tourism often emerges in remote, hitherto agricultural regions. A direct change from an agricultural to a service economy can thereby occur, the consequence of which is a shift in traditional structures (such as the balance of power, property situations, roles of sexes). The contact between locals and tourists can lead to altered patterns of consumption and values within the local population.

Cultural impact

The greater the adaptation to the tourist industry's demands, the higher the risk of pursuing local cultural traditions solely as some kind of demonstration or entertainment meant for tourists. Tourism thereby becomes a monoculture to which entire areas subordinate themselves in order to make a profit. Tourism, like the entertainment industry, is part of the economic globalisation that leads to "westernisation" in many parts of the world. Tourists travel to "exotic (holiday) paradises" that are advertised and perceived as such and thereby contribute to the repression of the cultural particularities of these countries.

Društveno značenje

Porast turizma može imati ozbiljne posljedice za autohtono stanovništvo, prirodu i kulturu u zemljama i regijama u koje se putuje. Za turiste često se gradi odgovarajuća infrastruktura (hotelske usluge, ceste, prijevozna kapaciteti i posebno izgrađene zračne luke). Zaštita prirode, kulture i tradicionalne strukture mogu se pri tome zanemariti. Istovremeno, novoizgrađena infrastruktura također pogoduje lokalnom stanovništvu.

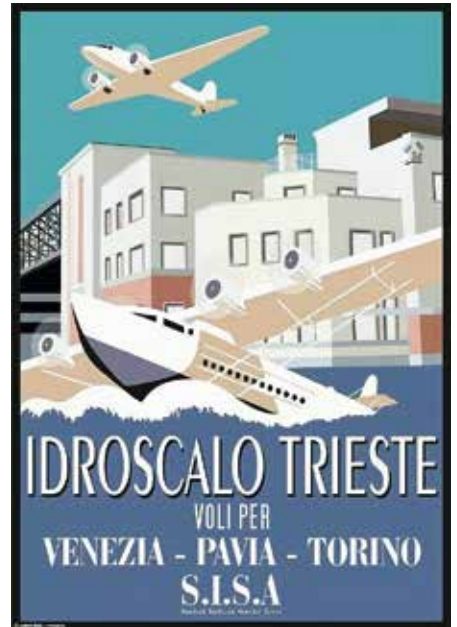
Turizam često nastaje u udaljenim područjima koja su korištena za poljoprivredu. To može dovesti do promjene iz društva osnovanog na poljoprivredi u društvo usluga. Posljedica može biti i promjena tradicionalnih društvenih struktura. Kontakt mještana i turista može kod lokalnog stanovništva dovesti do promijenjenih obrazaca potrošnje i sustava životnih vrijednosti.

Kulturni utjecaj

Što je jača prilagodba lokalne sredine zahtjevima turističke industrije, to je vjerojatnije da će lokalne kulturne tradicije postati samo igrokaz i inscenacija za turiste. Dakle, turizam postaje monokultura kojoj se, zbog profita, podvrgavaju autentične kulture, pa i mijenja pejzaž i zbog toga je, poput industrije zabave, dio ekonomske globalizacije koja u mnogim dijelovima svijeta dovodi do "pozapadnjačenja". Turisti putuju u takav "egzotični raj za odmor" i time pridonose gubitku kulturnih obilježja tih zemalja. "Strano i egzotično" prilagođava se željama gostiju i zahtjevima turoperatora, pa time na kraju postaje kulisa. Taj proces se može opisati kao vražji krug, jer



Group portrait on the beach of Grado, 1935
(c) Archivio fotografico ERPAC, Passariano



Seaplane base in Trieste, vintage poster
(c) urbanwear.it



Maritime station of Trieste, 1930
(c) wikipedia.org

rückgedrängt werden. Das „Fremde“ wird den Wünschen der Gäste und den Vorgaben der Reiseveranstalter angepasst und damit letztlich zur Kulisse.

Dies kann man durchaus als Teufelskreis bezeichnen, denn die Touristen wiederum spüren, dass die traditionelle Gastfreundschaft der Einheimischen vielerorts pragmatischem Geschäftssinn gewichen ist. Sie beklagen sich über „Touristenfallen“ und den Verlust der Ursprünglichkeit des Reiseziels.

Auswirkungen auf Umwelt und Natur

Beträchtlich sind auch die Schäden an Umwelt und Natur. Zu nennen wäre zunächst die durch die Reisetätigkeit hervorgerufene Luftverschmutzung. Die Schwefeldioxid- und Kohlenmonoxid-Belastung selbst in kleineren Fremdenverkehrsorten wie Davos oder Grindelwald erreicht oft das sonst nur in Großstädten übliche Niveau und überschreitet bisweilen die in den USA zulässigen Grenzwerte. Über die Auswirkungen emissionsintensiver Verkehrsmittel wie Auto und Flugzeug wird allerdings noch heftig gestritten. Nach Untersuchungen des Tourismusexperten Prof. Martin Lohmann benutzen zur Anreise insgesamt 47% das Auto, 37% das Flugzeug, 9% den Bus, 5% die Bahn und 2% das Fahrrad oder das Schiff.

Auch Wasser und Boden sind vielfachen Belastungen, etwa durch das Öl von Sportbooten, aber auch den Sonnenschutzmitteln Badereisender ausgesetzt. Ein zunehmendes Problem stellt der von Touristen zurückgelassene Müll dar. Er fällt im Urlaubsort in größeren Pro-Kopf-Mengen an als zu Hause. In Gebirgsgegenden oder an Stränden kann dieser häufig nur mit ungleich höherem Aufwand entsorgt werden als in den guten Infrastrukturen der Städte. Die allein in den österreichischen Alpen zurückgelassene Abfallmenge wird auf jährlich ca. 4.500 Tonnen geschätzt, die Abwassermenge auf 90.000 Kubikmeter.

Des Weiteren führt Tourismus zum verstärkten Verbrauch natürlicher Ressourcen. So bringt etwa die Lebensweise westlicher Touristen in vielen Reiseländern mit den notwendigen Klimaanlagen, Swimmingpools und Golfanlagen einen problematischen Anstieg des Energie-

ök maguk is ekként érzékelnek, tehát maguk is hozzájárulnak ahhoz, hogy háttérbe szorul ezeknek az országoknak az egyedi kulturális jellegzetessége. Végül tehát az „ismeretlen külföld” – a látogatók kívánságaihoz és az utazásszervezők elvárásaihoz igazodva – közönséges díszletté válik.

Ezt a folyamatot bátran nevezhetjük ördögi körnek, hiszen a turisták is érzékelik, hogy a helybéliek hagyományos vendégszeretete sok helyütt kénytelen meghajolni a pragmatikus üzleti szellem előtt. „Turistacsapdák” jelenlétére panaszkodnak, valamint arra, hogy az utazásuk célpontja elveszítette eredeti jellegét.

A környezetre és a természetre gyakorolt hatások

A környezetre és a természetre gyakorolt hatás is jelentős. Elsőként az utazási tevékenység által kiváltott légszennyezést kell megemlíteni. A kén-dioxid- és a szén-monoxid-terhelés még az olyan kisebb idegenforgalmi helyeken, mint a svájci Davos vagy Grindelwald is gyakran eléri azt a szintet, amely egyébként csak nagyvárosokban mérhető, sőt az Egyesült Államokban engedélyezett mértéket még túl is lépi. A kibocsátásintenzív közlekedési eszközök, mint például az autók és repülőgépek környezeti hatásáról azonban még heves viták zajlanak. A turizmuszakértő Martin Lohmann professzor kutatásai szerint az odautazók 47%-a autót, 37%-a repülőgépet, 9%-a buszt, 5%-a vonatot és 2%-a kerékpárt vagy hajót vesz igénybe.

A víznek és a talajnak is többszörös terhelést kell elszenvednie, például a kedvtelésből használt vízi járművekből származó olaj vagy a nyaralók által használt fényvédő krémek okoznak bennük kárt. További problémát jelent a turisták által hátrahagyott szemét, melynek egy főre eső mennyisége nagyobb az üdülőhelyeken, mint a turista lakóhelyén. Hegyvidéki területeken vagy strandok esetében gyakran előfordul, hogy összehasonlíthatatlanul nagyobb ráfordítás szükséges a szemét elszállításához, mint a jól kiépített infrastruktúrával rendelkező városokban. Csak az osztrák Alpokban évente hátrahagyott szemét mennyiségét 4500 tonnára becsülik, a szennyvíz mennyiségét pedig 90 000 köbméterre.

Az idegenforgalom továbbá a természetes erőforrások fokozott felhasználásához vezet, ezért a nyugati turisták életmódjához szükséges klímaberendezések, úszómedencék

viene piegato alla volontà degli ospiti e alle indicazioni delle agenzie turistiche, infine relegato sullo sfondo quasi fosse una falsa scenografia. Questo aspetto può essere definito come un circolo vizioso, in quanto i turisti, a loro volta, si accorgono che l'accoglienza tradizionale dei locali molto spesso è dettata dal senso degli affari. Viene lamentata la presenza di “trappole” ideate appositamente per loro, che fanno perdere le finalità originarie del viaggio e della destinazione.

Impatto sull'ambiente e sulla natura

I danni all'ambiente e alla natura sono spesso notevoli. Per citarne uno basti pensare all'inquinamento dell'aria dovuto ai viaggi. L'inquinamento da diossido di zolfo e da monossido di carbonio in piccoli centri turistici come Davos e Grindelwald raggiunge valori tipici delle grandi città e talvolta supera addirittura quelli accettabili negli USA.

Sull'incidenza dell'utilizzo di mezzi altamente inquinanti relativamente alle emissioni, quali l'automobile e l'aeroplano, si è discusso a lungo. A seguito delle ricerche condotte negli ultimi decenni dal professor Martin Lohmann, esperto di turismo, per spostarsi si utilizza rispettivamente il 47% l'auto, il 37% l'aereo, il 9% le corriere, il 5% le ferrovie e il 2% la bicicletta o le navi.

Anche il terreno e le acque si presentano inquinati da molti agenti, quali ad esempio l'olio motore delle barche da turismo, ma anche, paradossalmente, dalle sostanze presenti nelle creme utilizzate dai bagnanti per proteggersi dal sole. Un altro problema rilevante e grave riguarda i rifiuti lasciati dai villeggianti. Negli insediamenti turistici il fenomeno raggiunge quantità pro capite molto maggiori rispetto ai luoghi d'origine degli escursionisti. La raccolta e lo smaltimento risultano inoltre essere spesso molto più onerosa nelle zone montane e costiere rispetto alle grandi città, dotate di infrastrutture efficienti. Per citare dei dati recenti riguardanti le Alpi austriache, la produzione d'immondizia è stata stimata in circa 4.500 tonnellate all'anno e in 90.000 metri cubi la formazione di acque reflue.

Inoltre il turismo determina l'aumento del consumo di risorse naturali. Lo stile di vita del turista occidentale richiede strutture quali

The “strange” is adapted to the guest’s wishes and the operator’s demands and eventually becomes a façade.

This can, of course, become a vicious circle, as tourists begin to feel that the traditional hospitality of the locals has, in many places, yielded to practical business acumen. They complain about “tourist traps” and the destination’s loss of originality.

Effects on nature and the environment

Additionally, the damage to nature and the environment is substantial, one good example being air pollution, which has increased through travel activity. Even in smaller tourist towns, such as Davos or Grindelwald, sulphur dioxide and carbon monoxide pollution reaches levels otherwise typical of large cities, and occasionally exceeds the marginal values permitted in the USA. However, the impact of emission-intensive means of transportation, such as cars and planes, are subject to fierce arguments. According to studies by tourism expert Professor Martin Lohmann, 47% of tourists travel by car, 37% by plane, 9% by bus, 5% by train and 2% by bike or ship. Likewise, water and soil are exposed to manifold pollution, for example the oil from recreational craft or the sunscreen of bathing tourists. Another increasing problem is the rubbish left behind by tourists, which is produced in much larger per capita quantities in tourist areas than it is at home. In mountainous regions or at beaches, waste disposal requires a much greater effort than in the strong infrastructure of a city. The amount of litter left behind in the Austrian Alps alone is estimated to be 4,500 tons per year, and the amount of wastewater 90,000 cubic metres.

Furthermore, tourism leads to an increased consumption of natural resources. For instance, the lifestyle of western tourists, with the requirement for air conditioning, swimming pools and golf courses, entails a problematic increase of the energy and water consumption, the latter often leading to a falling ground-water table with all its consequences for the local drinking water supply and irrigation in agriculture, and increased aridity in

turisti osjećaju da je tradicionalna gostoljubivost lokalnog stanovništva zamijenjena, na mnogim mjestima, pragmatičnim poslovnim odnosom. Žale se na “turističke zamke” i gubitak originalnosti odredišta.

Utjecaj na okoliš i prirodu

Prije svega, treba spomenuti onečišćenje zraka uzrokovano putničkom aktivnošću. Opterećenje sumpornim dioksidom i ugljičnim monoksidom, čak i u manjim turističkim mjestima poput Davosa ili Grindelwalda, često doseže razinu velikih gradova, a ponekad prelazi dopuštene granice u SAD-u. Ipak, još uvijek se osporavaju učinci visoko emitivnih prometala poput automobila i zrakoplova. Prema istraživanjima turističkog stručnjaka, profesora Martina Lohmanna, za putovanja se u 47% slučajeva koristi automobil, u 37% avion, u 9% autobus, u 5% željeznica i 2% bicikl ili brod. Također, voda i tlo su izloženi mnogim onečišćenjima, kao što je nafta iz sportskih čamaca, ali i od zaštitnih sredstava protiv sunca, koje koriste kupaći. Sve veći problem je količina smeća koju turisti ostavljaju. U turističkim naseljima stvara se veća količina smeća, po glavi, nego u ne turističkim naseljima. U planinskim područjima i na plažama smeće se često može zbrinuti uz znatno veći napor nego u gradovima s dobrom infrastrukturom. Procjenjuje se da godišnja količina otpada u austrijskim Alpama iznosi oko 4.500 tona, a količina otpadnih voda oko 90.000 kubnih metara.

Turizam također dovodi do povećane potrošnje prirodnih resursa. Na primjer, zahtjevi zapadnih turista za klimatizacijom, bazenima i golf igralištima u mnogim zemljama dovode do problematičnog povećanja potrošnje energije i vode. Zbog toga često dolazi do pada razine podzemnih voda, sa svim posljedicama za lokalnu opskrbu pitkom vodom, navodnjavanje u poljoprivredi i pustošenje zemlje. Konačno, turizam utječe i na postojeća prirodna staništa, biotope i ekosustave, a time i na



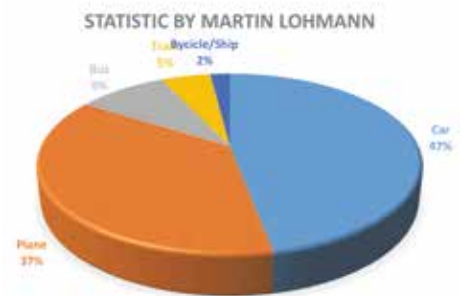
The Seaside of Grado, vintage poster

(c) Archivio fotografico ERPAC, Passariano



Davos

(c) wikipedia.org



Vigilio and Placido De Grassi. Project of Marine Hydrotherapeutic plant of Grado, 1931

(c) Biblioteca di Grado

und Wasserverbrauchs mit sich. Letzterer verursacht häufig ein Absinken des Grundwasserspiegels mit all seinen Konsequenzen für die örtliche Trinkwasserversorgung, die Bewässerung in der Landwirtschaft und die Verödung von Landstrichen.

Schließlich beeinträchtigt Tourismus vielfach auch bestehende Naturräume, Biotope und Ökosysteme, und damit die Lebensgrundlage für Tiere und Pflanzen. Teilweise ist dies auf die mit der Errichtung von Unterkünften und Ferienanlagen typischerweise verbundene Bodenversiegelung zurückzuführen. Zu nennen sind auch die durch Rodungen für Skipisten bedingte Erosion, die Schädigung von Wasserbiotopen durch Segler, Surfer und Taucher, sowie die Störung der einheimischen Tierwelt etwa durch Mountainbiker, Langläufer und Tiefschneefahrer. Genannt sei in diesem Zusammenhang schließlich auch die ästhetische Verunstaltung gewachsener Natur- und Kulturlandschaften durch touristische Infrastrukturen.

Nicht vergessen werden darf allerdings auch, dass die ökonomischen Interessen der mächtigen und finanzstarken Tourismuswirtschaft vielfach aber gerade auch zum Schutz und Erhalt gefährdeter Naturräume beigetragen haben. Eine intakte und ästhetisch reizvolle Umwelt ist ein vielbeworbenes Angebot im Tourismus. So wurden etwa Feuchtgebiete auf Jamaika und kanadische Wälder ebenso aus touristischen Erwägungen erhalten und geschützt wie afrikanische Großwildbestände oder Bauernhäuser in der Toskana. In vielen Ländern hat die Natur erst durch den Tourismus einen materiellen Wert bekommen und konnte so geschützt werden. Der Fremdenverkehr hat vielerorts vom Niedergang bedrohte Wirtschaftszweige erhalten und - wie etwa in den Westalpen - der Entvölkerung ganzer Landstriche entgegengewirkt.

Die Geschichte des Tourismus in Kroatien ist in vielen Bereichen gemeinsam mit der Geschichte des Tourismus in anderen Ländern des Alpen-Adria Raumes zu sehen. Kroatien blickt auf eine ungefähr 150 Jahre lange Tradition des organisierten Fremdenverkehrs zurück, obwohl bestimmte tourismusähnliche Reiseformen auch vorher, schon Anfang des 19. Jahrhunderts, existierten (wie Wallfahrten und Kurreisen), zu deren Zweck dann die ersten Gasthöfe, Herbergen, Hotels und Thermalheilbäder errichtet wurden (Daruvarske Toplice, Stubičke Toplice und Varaždinske Toplice). Der Zeitraum von der

és golfpályák sok turisztikai célországban magasabb energia- és vízfelhasználáshoz vezetnek. A vízfelhasználás megnövekedése gyakran a talajvízszint csökkenéséhez vezet, annak minden negatív következményével a helyi ivóvízellátásra, a mezőgazdasági öntözésre és a teljes térségeket érintő elsivatagosodásra.

Az idegenforgalom végül jelentős mértékű negatív hatást fejt ki a meglévő természeti területekre, biotópokra és ökoszisztémákra, és ezáltal az állatok és növények életéhez szükséges alapfeltételekre is. Ez részben a talaj vízzáróvá tételére vezethető vissza, ami pedig jellemzően turisztikai szálláshelyek és üdülőtelepek kialakításával van kapcsolatban. Meg kell továbbá említeni a sípályák építéséhez szükséges erdőirtások következményeként a talajeróziót, valamint a vitorlázás, a szörfözés és a búvárkodás vizes élőhelyeket károsító hatását, továbbá a helyi állatvilág életét megzavaró hegyikerék-pározást, sífutást és mélyhó-sielést is. Ezzel összefüggésben végül ki kell térni arra, hogy az idegenforgalomhoz kapcsolható infrastrukturális beruházások elcsúfítják a természeti és kultúrtájt.

Ugyanakkor arról sem szabad megfeledkeznünk, hogy a pénzügyileg erős és hatalmas turisztikai ágazat gazdasági érdekei nagymértékben hozzájárultak a veszélyeztetett természeti területek védelméhez és megóvásához is. Az érintetlen és vonzóan szép természeti környezet gyakran szerepel turisztikai hirdetésekben. Turisztikai szempontok miatt kerültek megőrzésre a jamaikai vizes élőhelyek és a kanadai erdők is, csakúgy, mint az afrikai nagyvadállományok vagy a toszkán parasztházak. Számos országban éppen a turizmusnak köszönhetően kapott a természet anyagi értéket és válhatott megóvhatóvá. Sok helyütt az idegenforgalom mentette meg az összeomlás szélén álló gazdasági ágakat, és teljes térségekben – mint például a Nyugati-Alpok vidékén – jelentős mértékben hozzájárult az elnéptelenedés visszaszorításához.

Az idegenforgalom története Horvátországban számos területen közös vonásokat mutat az Alpok-Adria térség más országaiban tapasztaltakkal. A szervezett idegenforgalom Horvátországban mintegy százötven éves hagyománnyal rendelkezik, noha a turizmushoz hasonló egyes utazási formák már korábban, a 19. század elején is léteztek (mint például zarándokutak és gyógyászati célú

piscine, campi da golf ed anche di impianti di climatizzazione che comportano un aumento del consumo di energia elettrica e di acqua. Quest'ultimo aspetto porta alla riduzione degli specchi d'acqua con conseguenze inevitabili sulla disponibilità locale di acqua potabile, l'irrigazione agricola e lo spopolamento conseguente delle aree interessate dal fenomeno.

In conclusione il turismo altera numerosi aspetti della natura, dei biotopi e dell'ecosistema esistente, quindi mina anche le basi stesse della vita di flora e fauna montana o marina. In parte ciò è riconducibile a fenomeni d'impermeabilizzazione del suolo conseguentemente correlati all'edificazione delle nuove strutture turistiche.

Vanno anche citati i danni derivanti dalle trasformazioni dovute all'erosione superficiale dei suoli montani per la realizzazione di piste da sci, i danni ai biotipi acquatici dovuti alla vela, al surf e alle immersioni subacquee ed infine il disturbo che escursionisti, ciclisti e sci alpini arrecano alla fauna locale. Infine bisogna ricordare in questo contesto anche il danno estetico arrecato al paesaggio naturale e culturale causato dalle infrastrutture turistiche.

Non bisogna dimenticare tuttavia che gli interessi economici della potente e finanziariamente rilevante industria turistica hanno anche contribuito a proteggere e preservare aree naturali altrimenti a rischio. Un ambiente naturale intatto ed esteticamente appagante è una proposta molto allettante che il settore turistico deve considerare e può offrire. Così certe zone paludose in Giamaica e nelle foreste canadesi state conservate e protette come le riserve naturali in Africa o le case coloniche in Toscana. In molti paesi la natura è stata valorizzata proprio grazie al turismo, venendo poi preservata e protetta.

Il traffico turistico ha spesso salvato dal declino molte attività economiche e, come nelle Alpi occidentali, ha impedito l'abbandono di intere regioni destinate alla decadenza.

La storia del turismo in Croazia è molto simile, per certi aspetti, a quella di molti altri paesi della regione Alpe-Adria. La Croazia può vantare quasi 150 anni di tradizione nel campo del turismo organizzato, anche se forme analoghe di viaggio esistevano già all'inizio del XIX secolo (come ad esempio pellegrinaggi e soggiorni termali), epoca in cui furono costruite le prime strutture ricettive, i primi alberghi, locande, pensioni e stazioni termali (tra queste Daruvarske Toplice, Stubičke Toplice e Varaždinske Toplice).

some areas.

Finally, tourism can also frequently compromise existing natural areas, biotopes and ecosystems, and thereby the basis for animal and plant life. This can partially be attributed to the sealing of soil surfaces typically bound in the construction of accommodation and holiday resorts. Mention should also be made of the erosion caused by deforestation for ski slopes, the damage to water biotopes by sailors, surfers and divers, as well as of the disturbance of local fauna by mountain bikers, cross-country skiers and deep-snow skiers. Eventually, the negative aesthetic impact on evolved natural and cultural landscapes by tourist infrastructures should also be considered in this context.

It is, however, important to bear in mind that the economic interests of the powerful and financially strong tourism industry have also contributed greatly to the protection and preservation of endangered natural areas. An unimpaired and aesthetically appealing environment is a much advertised attraction. Hence, for instance, wetlands on Jamaica and woodlands in Canada have been preserved and protected because of tourism-related considerations, just as has been the case with big game populations in Africa or farmhouses in Tuscany. In many countries, the environment has only become materially valuable because of tourism, and has thus been protected. In many places, tourism has preserved economic branches that were in decline and – in regions such as the Western Alps – has countered the depopulation of entire areas.

The history of tourism in Croatia has to be regarded in association with the history of tourism in other countries from the Alps-Adriatic region in many fields. Croatia looks back over a 150-year-long tradition of organised tourism, although certain types of travel similar to tourism did already exist at the beginning of the 19th century (such as pilgrimages or curative trips), for the purpose of which the first inns, accommodation and thermal spas were built (Daruvarske Toplice, Stubičke Toplice and Varaždinske Toplice). The period from the second half of the 19th century until the First World War was characterised by the expansion of roads and railway lines and the introduction of steamboat routes on the Adriatic Sea, all of which were important preconditions for a serious engagement in tourism. At that time the first hotels were established, initially in Opatija (Villa Angiolina 1844 and

život životinja i biljaka. Djelomice, to je zbog brtvljenja tla vodonepropusnim podlogama, tipično povezanih s izgradnjom smještajnih i turističkih objekata. Za spomenuti su također deforestacije, uzrokovane izvedbom skijališta, utjecaj na vodena staništa jedrenjem, daskanjem i ronjenjem, kao i smetanje životinja od strane brdskih biciklista, skijaša u dubokom snijegu i dugopruugaša na skijama.

U tom kontekstu također se mogu spomenuti i estetska nagrdživanja prirodnih i kulturnih krajolika turističkom infrastrukturom.

S druge strane ne treba zaboraviti da su gospodarski interesi moćne i financijski snažne turističke industrije u mnogim slučajevima pridonijeli i zaštititi i očuvanju ranjivih prirodnih područja. Netaknuta i estetski ugodna okolina je u turizmu vrlo tražena. Na primjer, močvarna područja na Jamajci i kanadske šume očuvane su i zaštićene zbog turizma jednako kao afričke divlje životinje i seoske kuće u Toskani. U mnogim je zemljama priroda dobila na vrijednosti zbog turizma i stoga je stavljena pod zaštitu. Turizam je spriječio propadanje niza malih industrijskih pogona i depopulaciju cijelih dijelova zemlje, kao na primjer u Zapadnim Alpama.

Povijest turizma u Hrvatskoj je u mnogim područjima zajednička s poviješću turizma u drugim zemljama regije Alpe - Jadran. Hrvatska ima otprilike 150 godina dugu tradiciju organiziranog turizma, iako su već i u ranom 19. stoljeću postojala neka turizmu slična putovanja (poput hodočašća i liječenja u toplicama), zbog kojih su i nastale prve gostionice, prenoćišta, hoteli i termalna kupališta (Daruvarske Toplice, Stubičke Toplice i Varaždinske Toplice). Razdoblje od druge polovice 19. stoljeća do Prvog svjetskog rata bilo je obilježeno razvojem cesta i željeznica, te uvođenjem parobrodskih linija na jadranskoj obali, kao važnim preduvjetima za ozbiljan razvoj turizma. U to su vrijeme otvoreni prvi hoteli, najprije u Opatiji (hotel Kvarner 1884.), zatim u Zagrebu, Samoboru, Zadru, Crikvenici, Dubrovniku i drugim gradovima. Prvi turistički vodiči napisani su već 1845. godine u Poreču i Puli, a 1892. organiziraju se u Zagrebu istraživački izleti na Velebit i na jadransku obalu. Mjesta uz obalu (posebno ona u Kvarnerskom zaljevu) postala su središta zdravstvenog turizma, i u njima su osnovane prve turističke zajednice (1866. u gradu Krku i 1868. na otoku Hvaru). U međuratnom razdoblju, turizam je doživio veliki uspon s prosječ-
no milijun turističkih dolazaka godišnje (oko



Miramare castle in Trieste (c) wikipedia.org



Farmhouse in Tuscany (c) J. Schwertner



The Seaside terrace of Lignano (c) P. Tomasella



Special hospital for medical rehabilitation, Stubičke Toplice (c) wikipedia.org

zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg war durch den Ausbau von Straßen und Eisenbahnstrecken sowie durch die Einführung von Dampfschifflinien auf der Adria, als wichtige Voraussetzungen für eine ernsthafte Beschäftigung mit dem Tourismus, gekennzeichnet. Damals wurden die ersten Hotels eröffnet, zuerst in Opatija (Villa Angiolina 1844 und Kvarner 1884), dann in Zagreb, Samobor, Zadar, Crikvenica, Dubrovnik und in anderen Städten. Es wurden die ersten Reiseführer verfasst (schon 1845 in Poreč und in Pula) und 1892 begann man in Zagreb organisierte Forschungsreisen ins Velebit-Gebirge und an die adriatische Küste zu veranstalten. Die Küstenortschaften (insbesondere diejenigen in der Kvarner-Bucht) wurden zu Zentren des Heiltourismus, in denen folglich die ersten touristischen Fremdenverkehrsvereine gegründet wurden (1866 in der Stadt Krk und 1868 auf der Insel Hvar). In der Zwischenkriegszeit erfreute sich der Tourismus eines ungeheuren Aufschwungs mit durchschnittlich einer Million Touristenankünften pro Jahr (um 1930). Es wurden obligatorische Aufenthaltsgebühren, sogenannte Fremdenverkehrsabgaben, eingeführt und Wechselstuben eröffnet. Die dem Tourismus gewidmeten Fachzeitschriften wurden publiziert und die ersten inländischen und internationalen Fluglinien eingerichtet.

Über den Tourismus als Massenphänomen kann man seit etwa sechzig Jahren sprechen. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam es zuerst zum Wiederaufbau der durch Kriegsverwüstungen zerstörten touristischen Infrastruktur und zu ihrer Nationalisierung. Gleichzeitig begann man mit der Gründung von National- und Naturparks sowie mit der Etablierung von Theater-, Film- und Musikfestspielen (Dubrovniker Sommerspiele, Der Splitter Sommer, Pula Filmfestival u.a.).

Das Friaul gehört nicht zu den Gebieten, die historisch betrachtet eine genau definierte Rolle als Reiseziel gespielt haben. Nichtsdestotrotz hat der Tourismus in der zweiten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts eine wichtige Rolle in der regionalen Wirtschaft übernommen, vor allem dank der Badeorte Lignano Sabbiadoro und Grado, die zu den wichtigsten Sommer-Reisezielen der Adria gehören. Für die Wintersaison sind die alpinen Ferienorte Forni di Sopra, Forni Avoltri, Ravascletto und Sauris in Karnien zu erwähnen sowie Tarvisio, Sella Nevea, Pi-

utázások), amely kiszolgálása céljából az első vendégházak, szálláshelyek, hotelek és termálfürdők létesültek (Daruvári gyógyfürdő – Daruvarske Toplice, Stubičke Toplice, és Varasdfürdő – Varaždinske Toplice). A 19. század második felétől az első világháborúig terjedő időszakra az út- és vasúthálózat kiépítése, valamint az adriai gőzhajóútvonalak kialakítása a jellemző, amelyek megteremtették a legfontosabb feltételeket ahhoz, hogy komoly léptékű idegenforgalom jöhessen létre. Ebben az időszakban kezdték meg az első szállodák a működésüket, elsőként Opatijában (a Villa Angiolina 1844-ben, a Kvarner 1884-ben), majd Zágrábban, Szamoborban, Zadarban, Crikvenicában, Dubrovnikban és más városokban. Ekkor készültek az első útkalauzok (1845-ben Porečben és Pulában), majd Zágrábban 1892-től kutatóutakat is szerveztek a Velebit-hegységbe és az Adriai-tenger partjára. A tengerparton, különösen a Kvarner-öböl mentén fekvő települések gyógyturisztikai központokká váltak, ahol értelemszerűen megalakultak az első turisztikai egyesületek is (1866-ban Krk városában és 1868-ban Hvar szigetén). A két világháború közötti időszak rendkívüli mértékű fellendülést hozott az idegenforgalom számára, átlagosan évente egymillió főt jelentő beérkező turistaforgalommal (1930). Kötelező illetéket, úgynevezett idegenforgalmi adót vezettek be, és megnyitottak az első pénzváltó helyek is. Megjelentek az első turisztikai témájú szakmai folyóiratok és megindult a belföldi és a nemzetközi légitársaságok.

A turizmusról mint tömegjelenségről megközelítőleg hatvan éve beszélhetünk. A második világháborút követően elsőként a háborúban elpusztult idegenforgalmi infrastruktúra újjáépítésére, majd állami kézbe vételére került sor. Ezzel egyidejűleg alakultak meg az első nemzeti és natúrparkok, valamint ekkor létesültek az első színházi, film- és zenei fesztiválok (többek között a Dubrovnik Nyári Játékok, a Spliti Nyári Fesztivál és a Pulai Filmfesztivál).

Friuli régió nem tartozik azon térségek közé, amelyek idegenforgalmi úti célként történeti jelentőséggel bírnak. Ennek ellenére a turizmus a 20. század második felében fontos szerepet kezdett betölteni a regionális gazdaságon belül, elsősorban Lignano Sabbiadoro és Grado üdülőhelyeknek köszönhetően, amelyek ma is az Adria legjelentősebb nyári úti céljai közé

Tra la seconda metà del XIX secolo e la Prima Guerra Mondiale vennero costruite strade, ferrovie e realizzate le linee per le navi a vapore lungo l'Adriatico, importanti premesse per un serio impegno nell'attività turistica. I primi alberghi definibili come tali vennero costruiti ad Abbazia (fra questi Villa Angiolina, 1844 e il Kvarner, 1884); successivamente sorsero altre strutture a Zagabria, Samobor, Zara, Crikvenica, Ragusa ed altre città costiere.

Con la pubblicazione delle prime guide turistiche (già nel 1845 a Parenzo e Pola), nel 1892 a Zagabria si iniziarono ad organizzare esplorazioni sul monte Velebit e lungo la costa adriatica. Le località costiere, in particolare la baia del Quarnero, divennero centri per il turismo sanitario, dove vennero successivamente fondati i primi enti: nel 1866 nella città di Veglia e nel 1868 sull'isola di Lesina. Tra le due guerre mondiali il turismo conobbe un notevole impulso con l'arrivo di un milione di turisti in media all'anno (dato riferibile al 1930). Vennero rese obbligatorie le tasse di soggiorno, le cosiddette imposte sul turismo e furono aperti uffici di cambio valutario. Da registrare inoltre che in quel periodo ebbe inizio la pubblicazione di riviste specializzate e l'apertura delle prime tratte aeree interne e internazionali.

Il fenomeno del turismo di massa risale invece a circa sessant'anni fa. Dopo la Seconda Guerra Mondiale ci fu prima la ricostruzione e poi, in diversi casi, la nazionalizzazione delle infrastrutture turistiche devastate durante il conflitto. Al tempo stesso vennero inaugurati parchi naturali e parchi nazionali assieme a festival musicali, teatrali e cinematografici (ad esempio i giochi estivi di Ragusa, l'estate di Spalato, il festival cinematografico di Pola, ecc.).

Il Friuli invece non appartiene ai quei territori che storicamente hanno conosciuto una precisa vocazione turistica. Tuttavia, soprattutto a partire dalla seconda metà del Novecento, il turismo ha assunto un ruolo importante nell'economia regionale, soprattutto grazie alle località balneari di Lignano Sabbiadoro e Grado, considerate ormai tra le principali destinazioni turistiche estive dell'Alto Adriatico. Per la stagione invernale sono invece annoverate le località di vacanza alpina di Forni di Sopra, Forni Avoltri, Ravascletto e Sauris in Carnia, come anche Tarvisio, Sella Nevea, Piancavallo e Claut nelle Alpi e nelle

Kvarner 1884), then in Zagreb, Samobor, Zadar, Crikvenica, Dubrovnik and in other cities. Further, the first guidebooks were compiled (as early as 1845 in Poreč and in Pula) and in 1892 the first research journeys to the Velebit mountain range and the Adriatic coast were organised from Zagreb. The coastal towns (particularly those in Kvarner Bay) became centres of health tourism, in which, as a consequence, the first tourist associations were founded (1866 in the town of Krk and in 1868 on Hvar island). Tourism boomed in the interwar period, with an average of one million tourist arrivals per year (around 1930). Mandatory fees for the stay, so-called tourist taxes, were introduced, and exchange offices were opened. Specialist journals dedicated to tourism were published and the first national and international air routes were established. Tourism as a mass phenomenon has existed for approximately sixty years. After the Second World War the tourist infrastructure, destroyed by the ravages of war, was first rebuilt and then nationalised. At the same time, national parks and nature reserves were established and, theatrical, film and music festivals were founded (Dubrovnik Summer Festival, Split Summer, Pula Film Festival and others).

Friuli, as an area, has not had a well-defined role as a tourist destination from a historical perspective. Still, tourism has played an important part in the regional economy during the second half of the twentieth century, most notably because of the seaside resorts Lignano Sabbiadoro and Grado, which are amongst the most important summer destinations on the Adriatic coast. The Alpine holiday resorts Forni di Sopra, Forni Avoltri, Ravascletto and Sauris in Carnia should be mentioned in connection with the winter season, along with Tarvisio, Sella Nevea, Piancavallo and Claut in the Friulian Alps and Alpine foothills. These places are well-loved ski resorts, while Arta Terme is the only historic thermal resort in this region. From an ecologic and environmental perspective, the entire Alpine region of Carnia, the regional natural park of the Friulian Dolomites, the regional natural park of the Julian Alpine foothills, the fauna-oasis of the Marano Lagoon have played a more and more important role over time.

1930. g.). Uvedene su obvezne boravišne pristojbe, tzv. turistički porez, a otvorene su i mjenjačnice. Objavljivani su turistički časopisi i uvedene su prve domaće i međunarodne zrakoplovne linije.

O turizmu kao masovnom fenomenu može se govoriti unatrag šezdesetak godina. Nakon Drugog svjetskog rata došlo je do prvih obnova turističke infrastrukture uništene ratnim razaranjima i njezine nacionalizacije. Istodobno je započelo osnivanje nacionalnih i prirodnih parkova, kao i osnivanje kazališnih, filmskih i glazbenih festivala (Dubrovačke ljetne igre, Splitsko ljeto, Filmski festival u Puli).

Furlanija nije jedno od područja koja su povijesno igrala precizno definiranu ulogu kao turističko odredište. Ipak, turizam je igrao važnu ulogu u regionalnom gospodarstvu u drugoj polovici dvadesetog stoljeća, zahvaljujući u velikoj mjeri turističkim mjestima Lignano Sabbiadoro i Grado, koja su među najvažnijim ljetnim odredištima na Jadranu. U zimskom periodu za spomenuti su alpska naselja Forni di Sopra, Forni Avoltri, Ravascletto i Sauris u Koruškoj, kao i Tarvisio, Sella Nevea, Piancavallo i Claut u Furlanijskim Alpama i Predalpama. Ta su mjesta popularna skijališta. S druge strane, Arta Terme su jedino povijesno termalno lječilište na ovom području. Cijelo alpsko područje Koruške, kao i regionalni park prirode furlanijskog Dolomita, Regionalni park prirode Julijske Predalpe, životinjski svijet u laguni Marano su, u ekološkom i prirodnom pogledu, s vremenom preuzeli sve važniju ulogu u turističkoj ponudi.



Villa Angiolina, Opatija

(c) wikipedia.org



Velebit mountains

(c) wikipedia.org

Lignano Sabbiadoro beach: waterfront with residence villas and seaside facilities, 1929

(c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro



ancavallo und Claut in den friaulischen Alpen und Voralpen. Diese Orte sind beliebte Ski-ferienorte. Arta Terme hingegen ist der einzige historische Thermalort in dieser Region. Aus ökologischer und naturalistischer Sicht haben die gesamte Alpenregion Karniens, der regionale Naturpark der Friauler Dolomiten, der regionale Naturpark der Julischen Voralpen, die Tierwelt-Oase der Lagune von Marano im Laufe der Zeit eine immer wichtigere Rolle übernommen.

2. Mobilität

Bis zum Entstehen allgemeiner Verkehrssysteme bewegte sich ein Großteil der Menschen zu Fuß mit einer Reisegeschwindigkeit von ca. vier Kilometer pro Stunde, das ergibt etwa eine Marschleistung von maximal 30 km pro Tag. Zu Pferd erreichte man ca. 25 Kilometer pro Stunde. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts war die Postkutsche das wichtigste Transportmittel, an deren Strecken Nächtigungsbetriebe wie Schänken und Herbergen entstanden. Es gab feste Abfahrts- und Ankunftspunkte meist bei Gasthöfen in Stadtzentren. Die Reisegeschwindigkeit in der „Eilpost“ betrug etwa 9 Kilometer in der Stunde.

Als Beispiel der Reisegeschwindigkeit kann zur Veranschaulichung folgender Beitrag der Kleinen Zeitung vom 08.03.2015 dienen: Eineinhalb Stunden benötigte die Kutsche, wenn sie Fürst Hohenlohe von Altaussee über den Pötschenpass nach Bad Ischl zu Kaiser Franz Joseph transportierte.

Die erste Idee einer Eisenbahnstrecke von Wien an die Adria schlug Franz Xaver Riepl bereits 1829 als Oststrecke über Ungarn vor. Nach Eröffnung der Südbahn von Wien über den Semmering nach Graz 1857 und der Ostbahnstrecke stieg die Zahl der Kurgäste in Bad Gleichenberg deutlich an. Der Actien Verein richtete zudem einen Kutschenverkehr zum bequemeren Transport der Kurgäste von der Bahnstation in Feldbach ein.

Ein neuer Schub der Bautätigkeit ist nach dem Ersten Weltkrieg zu verzeichnen, als im Jahr 1920 eine neue Postautobuslinie Gleichenberg-Feldbach-Graz eingerichtet wird.

Der Wallfahrtsort Mariazell war im 19. Jahrhundert einer der am stärksten besuchten Fremdenverkehrsorte Österreich-Ungarns. Überlegungen zur Errichtung einer Bahn von

tartoznak. A téli szezon szempontjából az alpesi üdülőhelyek közül Forni di Sopra, Forni Avoltri, Ravascletto és a Carnia régióban fekvő Sauris a legnépszerűbb, valamint a Friuli Alpokban Tarvisio, Sella Nevea, Pincavallo és Claut a legkedveltebb síparadicsom. Ezzel szemben Arta Terme az egyetlen történelmi termálfürdőhely a régióban. Ökológiai és természeti szempontból egyre fontosabb szerepet töltött be Carnia teljes alpesi térsége, valamint a Friuli Dolomitok Natúrpark, a Júliai-Elő-Alpok Natúrpark és a Maranoi-lagúna állatvilága.

2. Mobilitás

Az általános közlekedési rendszerek kialakulásáig az emberek többsége gyalog közlekedett, megközelítőleg négy kilométeres óránkénti sebességgel. Ez azt jelenti, hogy gyaloglással naponta legfeljebb körülbelül 30 kilométert, lóháton mintegy 25 kilométert lehetett óránként megtenni. A 19. század közepéig a postakocsi számított a legfontosabb közlekedési eszköznek, melynek útvonalai mentén szálláshelyek, kocsmák és vendégfogadók nyíltak. A postakocsik állandó indulási és érkezési pontjait a városok központjában, általában fogadók mellett helyezték el. A „gyorsposta” utazási sebessége megközelítőleg 9 kilométer volt óránként.

Az utazás sebességét jól szemlélteti a Kleine Zeitung 2015. március 8-i beszámolója: a kocsinak másfél órára volt szüksége ahhoz, hogy Hohenlohe herceget Altaussee-ből a Pötschen-hágón át Bad Ischlbe, Ferenc József császárhoz szállítsa.

A Bécsből az Adriáig vezető vasútvonal ötletét először 1829-ben Franz Xaver Riepl vetette fel, Magyarországon át vezető „keleti útvonalként”. Az Ostbahnstrecke, valamint a Semmeringen át Bécsből Grazig vezető Südbahn 1857-es megnyitása után a Bad Gleichenberg-i fűrdővendégek száma jelentősen megnőtt. A részvénytársaság emellett kocsijáratokat indított a feldbachi vasútállomásról a fűrdővendégek még kényelmesebb szállítása érdekében.

Az építkezések az első világháború után kaptak újabb lendületet, amikor is 1920-ban elindult egy új posta-autóbuszvonala a Bad Gleichenberg–Feldbach–Graz útvonalon.

A 19. században a mariazei zarándokhely számított az egyik leglátogatottabb idegenforgalmi célpontnak az Osztrák–Magyar Monarchiában. A St. Pöltenből Mariazei

Prealpi Friulane. Queste località sono mete apprezzate e frequentate per le vacanze sugli sci. Arta Terme invece è l'unica stazione termale storica di questa regione. Dal punto di vista ambientale nel corso del tempo l'intera regione alpina della Carnia, il parco naturale regionale delle Dolomiti Friulane, il parco naturale delle Prealpi Giulie e l'oasi faunistica della laguna di Marano hanno assunto un ruolo sempre più importante in quanto siti di conservazione e valorizzazione naturalistica.

2. Mobilità

Prima della realizzazione di un sistema di trasporto generale, la maggior parte della popolazione si muoveva prevalentemente a piedi ad una velocità media di circa 4 chilometri all'ora, percorrendo quindi non più di 30 chilometri al giorno. Con il cavallo era possibile spostarsi ad una velocità di circa 25 chilometri all'ora. Fino alla metà del XIX secolo, la diligenza era il mezzo di trasporto più importante e lungo le principali tratte erano disponibili alloggi per il pernottamento. I punti di partenza e d'arrivo erano prestabiliti e si trovavano perlopiù collocati presso pensioni locande esistenti nei centri cittadini. La velocità media della posta celere era pari a circa 9 chilometri orari.

Per capire la velocità con la quale venivano effettuati gli spostamenti, si può prendere in considerazione l'articolo pubblicato sul quotidiano „Kleine Zeitung”, datato 8 Marzo 2015, ove si riportava che in epoca imperiale per trasportare il Principe Hohenlohe da Altaussee, attraverso il passo Pötschenpass fino a Bad Ischl, dove si trovava Francesco Giuseppe, serviva un'ora e mezza di carrozza.

Il primo progetto di realizzazione di una rete ferroviaria che collegasse Vienna alla costa Adriatica fu proposto da Franz Xaver Riepl (Graz, 1790 – Vienna, 1857) già nel 1829 e consisteva nella costruzione di una tratta orientale che transitava attraverso l'Ungheria. Nel 1857, dopo le aperture della linea meridionale che collegava Vienna a Graz procedendo per il passo del Semmering e della ferrovia orientale, il numero di ospiti presso la stazione termale di Bad Gleichenberg crebbe notevolmente.

L'azienda pubblica „Actien Verein” incrementò, per tale ragione, il servizio di trasporto ferroviario con una linea che collegava

2. Mobility

Prior to the development of general transport systems, the majority of people moved on foot, at a speed of approximately four kilometres per hour, meaning that a day's march could cover a maximum of around 30 kilometres. On horseback approximately 25 kilometres per hour could be achieved. Up until the middle of the 19th century the stagecoach was the most important means of transportation, along whose routes accommodation facilities, such as taverns or inns, emerged. The routes had fixed departure and arrival points, mostly at inns in city centres. The travel speed at the "express mail" was about 9 kilometres per hour.

One example of the travel speed is illustrated by the following article from the *Kleine Zeitung* newspaper dated 8 March 2015: It took an hour and a half by carriage, to transport Prince Hohenlohe from Altaussee over the Pötschenpass to Emperor Franz Joseph in Bad Ischl.

The idea of a railway line from Vienna to the Adriatic coast was first proposed by Franz Xaver Riepl as early as 1829, as an eastern route through Hungary. After the opening of the southern railway from Vienna over the Semmering Pass to Graz in 1857 and the eastern railway, the number of spa guests in Bad Gleichenberg increased significantly. The public holding company (*Actien Verein*) additionally established a carriage service from the railway station in Feldbach to provide spa guests with a more comfortable means of transportation.

There was a new boost in building activities after World War One, when a new post bus service between Gleichenberg and Feldbach was established.

The pilgrimage site of Mariazell had been

2. Mobilnost

Do pojave javnih prometnih sustava, veliki dio ljudi putovao je pješice brzinom od oko četiri kilometara na sat, što omogućuje svladavanje udaljenosti od najviše 30 km dnevno. Na konju čovjek može preći oko 25 kilometara za jedan sat. Do sredine 19. stoljeća poštanske kočije su bile najvažnije prijevozno sredstvo, a na njihovom putu izgrađena su prenoćišta. U gradskim središtima uglavnom su postojale fiksne polazne i dolazne točke, najčešće pred gostionicama. Brzina putovanja u žurnoj varijanti bila je oko 9 km na sat.

Kao primjer brzine putovanja može poslužiti članak objavljen u novinama „*Kleine Zeitung*“, od kolovoza 2015.g., u kojem piše da je kočiji trebalo jedan i pol sat da preveze princa Hohenlohe od mjesta Altaussee, preko prijevoja Pötschenpass, do Bad Ischla (oko 30 km) gdje ga je čekao car Franjo Josip.

Prvu ideju za izgradnju željezničke pruge od Beča do Jadrana dao je već 1829. Franz Xaver Riepl, kao istočni pravac preko Mađarske. Nakon otvaranja „Južne željeznice“ iz Beča, preko Semmeringa, do Graza 1857. g. i „Istočne željeznice“ značajno je porastao broj gostiju u toplicama Bad Gleichenberg. „Dioničko društvo“, koje je upravljalo toplicama, organiziralo je udoban prijevoz kočijama od željezničke stanice u Feldbachu.

Nakon Prvog svjetskog rata, 1920. godine, uspostavljena je nova poštanska autobusna linija, Gleichenberg – Feldbach - Graz, nakon čega se intenzivirala izgradnja novih smještajnih kapaciteta.

Hodočasničko mjesto Mariazell jedno je od najposjećenijih austro - ugarskih odredišta u 19. stoljeću. Razmišljanja o uspostavi željezničke pruge od St. Pöltena do Mariazella postojala su već od otvaranja „Zapadne željeznice“ 1858. godine. U narednim desetljećima



Marano lagoon near Lignano Sabbiadoro

(c) wikipedia.org



Franz Xaver Riepl (1790-1857). lithography, Josef Kriehuber, 1855.

(c) wikipedia.org

St. Pölten nach Mariazell gab es daher schon seit Eröffnung der Westbahn im Jahr 1858. Mehrere Varianten als Verlängerung einer der normalspurigen Strecken im niederösterreichischen Alpenvorland wurden in den folgenden Jahrzehnten ins Auge gefasst. Der Bau einer Bahn von St. Pölten ins Pielachtal wurde zunächst unabhängig davon angestrebt. (siehe auch Kapitel „Eisenbahnwesen“).

Die Rudolfsbahn bildete neben der Südbahn (Semmeringbahn) eine weitere wichtige Verkehrsader durch die Steiermark.

Der Flughafen Graz wurde inmitten des Grazer Feldes auf den Gründen einer ehemaligen römischen Villa errichtet, die Zentrum einer privaten Wirtschaftseinheit der Provinz Noricum gewesen sein dürfte.

Ab 1913 begann man am damaligen k.u.k. Flugfeld Hangars zu bauen, ebenso wurde ein Grasflugfeld errichtet. Am 26. Juni 1914 startete schließlich das erste Flugzeug vom Grazer Flughafen.

Drei Jahre nach der Schließung eines Interniertenlagers ging der Flughafen an die Steiermärkische Landesregierung über, auf dem man sich ausschließlich auf die Segelfliegerei konzentrierte, da militärische und zivile Luftfahrt verboten waren. Zwei Jahre später ging die Verwaltung schließlich an die Republik Österreich über.

1925 wurde das erste Flugnetz in Österreich gebildet (Wien–Graz–Klagenfurt). In den folgenden Jahren stiegen die Flugbewegungen und der Grazer Flughafen wurde in das österreichische Funknetz integriert, bekam eine Peilstation und es wurde mit dem Bau eines Flughafengebäudes begonnen.

Ab 1945, als die Besatzungsmächte in Österreich bestimmten, wurde der zivile wie militärische Flugverkehr in Graz – wie im restlichen Österreich auch – nur den Besatzern erlaubt. Zwei Jahre später ging der Flughafen wieder in österreichische Verwaltung über. Am 23. Juni 1951 genehmigten die Besatzer die Eingliederung des Grazer Flughafens in den internationalen Flugverkehr.

In der tausendjährigen Geschichte Ungarns war die innere Mobilität der Bevölkerung ziemlich gering. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis Anfang des 20. Jahrhunderts hat sich die Zahl der Reisenden Schritt für Schritt erhöht. Im Jahre 1911 haben von 20,9 Millionen Einwohnern des damaligen Ungarn etwa 6,5 Millionen Menschen mindestens einmal in ihrem Leben die Heimat verlassen. Gesellschaftlich hängt das teil-

vezető vasútvonal ötletét ezért már a Westbahn 1858-as megnyitása óta tervezték. Az ezt követő évtizedekben az alsó-ausztriai Elő-Alpokban futó normál nyomtávú vasútvonal meghosszabbításaként több változatot is fontolóra vettek. Eleinte ettől függetlenül a St. Pöltenből a Pielach-völgybe vezető vasútvonal megépítésére is törekedtek. (Lásd a Vasút című fejezetet is.)

Rudolfsbahn a Südbahn (Semmeringi vasút) mellett a másik, Stájerországon keresztül vezető fontos közlekedési útvonal volt.

A grazi reptér a grazi mező közepén, egy római villa alapjaira épült, amely egykor Noricum tartomány egyik magánbirtokának központja lehetett.

1913-ban kezdték meg az akkori császári és királyi reptéren a hangárok és egy füves reptér építését. Végül 1914. június 26-án emelkedett a magasba az első repülőgép a grazi reptérről.

Három évvel az ottani internálótábor bezárását követően a repülőtér tulajdonjoga a Stájerország Tartományi Kormányára szállt át. Mivel a reptéren tilos volt a katonai és a polgári repülés is, ezért a tevékenységük kizárólag vitorlázórepülésből állt. A kezelés joga két évvel később végül az Osztrák Köztársaságé lett.

1925-ben jött létre Ausztria első repülési hálózata (Bécs–Graz–Klagenfurt). Az ezt követő években megnövekedett a le- és felszállások száma, majd a Grazi Repülőtér bekapcsolódott az osztrák rádióhálózatba, radarállomással szerelték fel, és megkezdődött a reptér épületének építése.

1945-től a megszálló hatalmak irányították az országot, így Grazban a polgári és a katonai légi forgalom – csakúgy, mint Ausztria többi részén – csak a megszállók számára volt engedélyezett. A reptér két évvel később került ismét osztrák kezelésbe. A megszállók 1951. június 23-án engedélyezték a Grazi Repülőtér bekapcsolódását a nemzetközi légi forgalomba.

Magyarország ezeréves történelme során a népesség belső mobilitása meglehetősen csekélynek mondható. A 19. század második felétől egészen a múlt század elejéig az utazók száma fokozatosan emelkedett. 1911-ben az akkori Magyarország 20,9 millió lakosa közül mintegy 6,5 millió ember hagyta el legalább egyszer a hazáját. Ez társadalmi szempontból részben az iparosítással és a „középosztály” lassú kialakulásával áll összefüggésben.

la stazione ferroviaria di Feldbach al centro termale in modo da offrire una connessione migliore tra i due siti per tutti gli utenti delle terme.

Un significativo incremento dei collegamenti si ebbe dopo la Prima Guerra Mondiale, quando nel 1920 venne inaugurato un nuovo servizio di corriere postale che collegava Gleichenberg, Feldbach e Graz.

Durante il XIX secolo, il santuario di Mariazell, luogo di devozione e di pellegrinaggio mariano, fu una delle mete turistiche più visitate dell’Austria e dell’Ungheria; per questo ci fu l’intenzione di costruire, da quando fu aperta la ferrovia occidentale nel 1858, una linea che collegasse St. Pölten al santuario. Nel decennio successivo furono valutate alcune varianti per il prolungamento della tratta esistente che attraversava la zona antistante le Alpi della Bassa Austria. Inizialmente si decise per una ferrovia indipendente che collegasse St. Pölten alla valle del fiume Pielach (per un approfondimento si rinvia al capitolo “Ferrovie”).

La Ferrovia Rudolfiana (Rudolfsbahn) costituiva un’altra arteria importante della Stiria insieme alla rete ferroviaria meridionale, la cosiddetta Ferrovia del Semmering (Semmeringbahn).

L’aeroporto di Graz venne invece costruito nelle campagne della città, nei pressi delle rovine di una villa romana, che probabilmente era già un centro economico privato della provincia del Norico.

Nel 1913 si diede inizio alla costruzione di alcuni hangar presso il vecchio campo di aviazione, assieme ad una pista di atterraggio in erba. Il 26 giugno 1914 avvenne il primo decollo di un aereo dall’aeroporto del capoluogo stiriano. Tre anni dopo la chiusura del campo di internamento, quale era diventato, l’aeroporto passò sotto il controllo del governo regionale della Stiria: essendo vietati i voli civili e militari la struttura fu utilizzata solo per gli alianti. Due anni più tardi la gestione dell’aeroporto ritornò definitivamente sotto l’amministrazione della Repubblica d’Austria. Nel 1925 vennero realizzati in Austria i primi collegamenti aerei interni (Vienna–Graz–Klagenfurt). Negli anni seguenti il traffico aereo aumentò sensibilmente; l’aeroporto di Graz fu integrato nella rete radio austriaca ottenendo una stazione radiogoniometrica e fu intrapresa la costruzione dell’edificio dell’aerostazione.

Dal 1945, come disposto dalle forze di oc-

one of the most visited tourist locations in Austria-Hungary throughout the 19th century, and there had therefore been ideas of building a railway from St. Pölten to Mariazell ever since the western railway was opened in 1858. A number of options for extending one of the standard gauge tracks in the Lower-Austrian Alpine foreland was considered during the following decades. Initially, the construction of a separate railway from St. Pölten to the Pielachtal valley had been sought (see also chapter "Railways").

The Rudolfsbahn railway was another important traffic artery through Styria, besides the southern railway (Semmering railway).

Graz airport was built in the midst of the Graz basin on the site of a former Roman villa that had likely been the centre of a private economic entity in the province of Noricum.

From 1913 hangars were erected at the then Austro-Hungarian airfield and an additional grass-airfield was established. On the 26 June 1914 the first plane took off from Graz airport.

Three years after the closure of an internment camp, the airport passed into the ownership of the Styrian state government, and was used only for gliding, since military and civil aviation were forbidden. Two years later, administration of the airport was handed over to the Republic of Austria.

In 1925 Austria's first internal flight network was established (Vienna – Graz – Klagenfurt). In the following years aircraft movements increased and Graz airport was included in the Austrian radio network, gained a DF (direction finding) station, and the construction of an airport building began.

From 1945, when the Occupation Forces ruled Austria, civil and military aviation in Graz – just as in the rest of Austria – was only permitted to the Occupiers. Two years later the airport was again handed over to Austrian administration. On 23 June 1951 the Occupation Forces allowed the integration of Graz airport into international air traffic systems.

Throughout its thousand-year history, internal mobility in Hungary was rather low for its population, although from the second half of the 19th century to the early 20th century the number of travellers increased step by step. In 1911, 6.5 million out of the then 20.9 million inhabitants of Hungary had left their home country at least once in their lives. In social terms, this was related partially to industrialisation and to the gradual emergence of a

razmatrano je nekoliko varijanti produžetka standardnog kolosijeka u donjoaustrijski predalpski prostor. Izgradnja željezničke pruge od St. Pöltena do doline Pielach je u početku bila tražena nezavisno od tog rješenja.

„Rudolfova željeznica“ („Rudolfsbahn“) je uz „Južnu željeznicu“ („Semmeringbahn“) predstavljala još jednu prometnu žilu kucavicu kroz Štajersku.

Zračna luka Graz je izgrađena u sredini terena Gradačkog polja na temeljima bivše rimske vile, koja je bila, pretpostavlja se, središte privatnog gospodarskog pogona provincije Noricum.

Od 1913. započela je gradnja hangara u tadašnjoj kraljevskoj i carskoj zračnoj luci. Izgrađena je i travnata poletno-sletna staza pa je 26. lipnja 1914. poletio prvi zrakoplov iz zračne luke Graz.

Tri godine nakon zatvaranja zatvoreničkog logora (1917. g.), zračna luka je prešla u vlasništvo „Štajerske zemaljske vlade“, i od tada je fokus bio isključivo na letenje jedrilicama, a vojno i civilno zrakoplovstvo je bilo zabranjeno. Dvije godine kasnije vlasništvo je konačno prešlo u ruke Republike Austrije.

Godine 1925. osnovana je prva letačka mreža u Austriji (Beč - Graz - Klagenfurt). U sljedećim godinama porastao je zračni promet pa je zračna luka u Grazu integrirana u austrijsku radio mrežu, dobila je stanicu za navođenje i započela je izgradnja prihvatne zgrade.

Od 1945. godine, kada su u Austriji vladale okupacione sile, civilni i vojni zračni promet u Grazu, kao i u ostatku Austrije, bio je dozvoljen samo za njih. Dvije godine kasnije, zračna luka se vratila pod austrijsku upravu. 23. lipnja 1951. godine okupacijske sile su odobrile integraciju zračne luke Graz u međunarodni zračni promet.

U tisućljetnoj povijesti Mađarske unutarnja mobilnost stanovništva bila je vrlo mala. U drugoj polovici 19. stoljeća do početka 20. stoljeća, broj putnika se povećavao korak po korak. Godine 1911., od 20,9 milijuna stanovnika tadašnje Mađarske, putovalo je izvan zemlje, najmanje jednom u životu, oko 6,5 milijuna ljudi. Društveno, to je dijelom povezano s industrijskim razvojem i polaganim nastajanjem srednje klase.

Putovanje konjskom zapregom bilo je uobičajeno u 19. i 20. stoljeću. Lakši i udobniji dizajn kočija, u usporedbi sa zaprežnim kolima, bio je moguć zbog gušće i bolje cestovne mreže. Povećanje udobnosti vožnje počelo je pobolj-



Bad Gleichenberg, mobility

(c) Ria Mang



The "treno" building in Lignano Pineta

(c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro



Etrich-Taube. The first plane on Graz airport

(c) austria-forum.org



The Congress centre of Grado

(c) Archivio fotografico ERPAC, Passariano

weise mit der Industrialisierung und mit der langsamen Erstehung einer „Mittelklasse“ zusammen.

Reisen im Pferdewagen war im 19. und 20. Jahrhundert üblich. Leichtere und bequemere Wagenkonstruktionen wurden im Vergleich zum vierrädrigen Leiterwagen durch ein dichteres und besseres Straßen- und Wegenetz möglich. Die Erhöhung des Fahrkomforts begann mit der Verbesserung der Konstruktion von Fuhrwerken: „kocsi“ (seit 1469: „koczy“) (englisch: coach, deutsch: Kutsche, katalanisch: cotxe, spanisch: coche, italienisch: cocchio, flämisch: goetse, polnisch: kocz, tschechisch: kočár, slowakisch: koč, kočiar, ukrainisch: коч, serbisch: кочије, slovenisch: kočija, schwedisch: kusk) war eine ungarische Erfindung aus der Siedlung „Kocs“ in West-Ungarn. Am Ende des 18. Jahrhunderts gab es in Ungarn 360 Postkutschenstationen mit 85000 Fahrgästen im Jahr.

Technisch hängt die Steigerung der Mobilität im 19. Jahrhundert mit dem Ausbau der Eisenbahnlinien, der Modernisierung des Straßennetzes und Belegung des Kraftwagenverkehrs, der Entwicklung des Schifffahrtswesens und auch mit den ersten Luftfahrten zusammen.

In Ungarn tauchte schon ziemlich früh der Gedanke auf, mittels der Errichtung von Pferde-Eisenbahnen die Transportverhältnisse zu verbessern. Im Jahr 1827 bemühte man sich darum, die Linie Pest–Debrecen mit einer Eisenbahnlinie zu erschließen, da die entsprechenden Straßen im Spätherbst regelmäßig nahezu unbefahrbar waren. Was die Geschichte des ungarischen Straßennetzes angeht, liegen die Siedlungen und Straßen in der Umgebung des Balaton (Plattensee) nicht selten auf keltischen oder römischen Fundamenten. In Pannonien – und damit wurde auch das „Lacus Pelso“ im Jahre 11 v. Chr. Teil des römischen Reiches – wurde damals auch der Ausbau der wichtigsten Heeres- und Handelsstraßen in Angriff genommen. Die römischen Straßen – so die berühmte Bernsteinstraße – wurden durch Ausgrabungen vielerorts in Ungarn gefunden und kleine Strecken sind auch heutzutage begehbar.

Die Ungarn nutzten nach der Landnahme vor allem die römischen Heerstraßen. Mit der Entwicklung der Wirtschaft entstanden auch die wichtigsten Handelsstraßen. Die Linienführung der mittelalterlichen Heeres- und Handelsstraßen ist größtenteils noch heute

A lovas kocsis utazás a 19–20. században megszokottnak számított. A sűrűbb és jobb minőségű utca- és úthálózat kiépítése a négykerekű szekérhez képest könnyebb és kényelmesebb kocsiszerkezetek kialakulását tette lehetővé. Az utazási kényelem növelése a szekérfogat szerkezetének tökéletesítésével kezdődött: a „kocsi” (a „koczy” szóalak első előfordulása 1469-ből való – angolul: coach, németül: Kutsche, katalánul: cotxe, spanyolul: coche, olaszul: cocchio, flamandul: goetse, lengyelül: kocz, csehül: kočár, szlovákul: koč, kočiar, ukránul: коч, szerbül: кочије, szlovénül: kočija, svédül: kusk) a dunántúli Kocs településről származó, magyar találmány. A 18. század végi Magyarországon 360 postakocsi-állomás működött, és évi 85 000 utast szállított.

A 19. században a mobilitás növekedése műszaki szempontból a vasútvonalak kiépítésével, az úthálózat modernizálásával, a gépjármű-közlekedés megélénkülésével, továbbá a hajózás fejlődésével és az első repülőutak megindulásával is összefügg.

Magyarországon már viszonylag korán felmerült az ötlet, hogy lóvasutak létesítésével javítsanak a közlekedési feltételeken. 1827-ben az volt a terv, hogy a Pest–Debrecen útvonalon vasutat hoznak létre, mivel az utak ezen a szakaszon késő ősszel gyakorlatilag járhatatlanná váltak. Ami a magyarországi úthálózat történetét illeti, a Balaton-környéki települések és utak nemritkán kelta vagy római alapokra épültek. Pannóniában Kr.u. 11-ben a „Lacus Pelso” is a Római Birodalom része lett, és a tartományban hozzáláttak a legfontosabb hadi és kereskedelmi útvonalak kiépítéséhez. A római utakat – így a híres Borostyánkő utat is – sok helyütt megtalálták Magyarországon az ásátások során; rövidebb szakaszai mai is bejárhatóak.

A honfoglalást követően a magyarok mindezekelőtt a római hadi utakat használták. A gazdaság fejlődésével kialakultak a legfontosabb kereskedelmi útvonalak is. A középkori hadi és kereskedelmi utak útvonalvezetése nagyrészt ma is ismert. A folyók átkelőhelyeiről már a kézírásos krónikák, így Anonymus Gesta Hungarorum is tudósít. A 12. században egyre több helyen szedtek híd- vagy rév-vámot.

A 18. század végén építették ki a posta-utak hálózatát, egy kis részét már akkor is kőburkolattal látták el. Az utak hierarchiája Magyarországon az 1850-es években jött létre. Akkoriban a megfelelő műszaki kiala-

cupazione dell’Austria, il traffico aereo civile e militare di Graz, come nel resto di tutta la nazione, fu concesso solo agli occupanti. Due anni dopo, l’aeroporto tornò ad essere controllato dall’amministrazione austriaca. Il 23 giugno 1951 gli occupanti autorizzarono il reintegro dell’aeroporto di Graz nel traffico aereo internazionale.

Nella millenaria storia dell’Ungheria, la mobilità interna della popolazione fu piuttosto limitata. Dalla seconda metà del XIX secolo fino all’inizio del XX secolo, il numero di viaggiatori aumentò progressivamente. Nel 1911, tra i 20,9 milioni di abitanti dell’allora Ungheria, circa 6,5 milioni di persone avevano lasciato il paese almeno una volta durante la loro vita. Dal punto di vista sociale questo fenomeno fu in parte dovuto all’industrializzazione del paese e in parte alla lenta comparsa della classe media.

I viaggi in carrozza erano comuni nei secoli XVIII-XIX e nella prima parte del XX secolo. La costruzione di carrozze più leggere e più comode rispetto ai carri a quattro ruote divenne possibile grazie alla realizzazione di una rete stradale migliore e più capillare rispetto a quella precedentemente esistente. I viaggi divennero più confortevoli migliorando la costruzione delle vetture: i cosiddetti “kocsi” (dal 1469: “koczy”; in inglese: coach; tedesco: Kutsche; catalano: cotxe; spagnolo: coche; italiano: cocchio; fiammingo: goetse; polacco: kocz; ceco: kočár; slovacco: koč, kočiar; ucraino: коч; serbo: кочије; sloveno: kočija; svedese: kusk) furono inventati in Ungheria. Il nome deriva dall’insediamento di Kocs situato nell’Ungheria occidentale. Alla fine del XVIII secolo in Ungheria esistevano 360 stazioni di sosta per diligenze che potevano annoverare 85.000 passeggeri all’anno.

L’aumento della mobilità nel XIX secolo fu invece legato all’espansione delle ferrovie, alla modernizzazione della rete stradale e all’incremento del traffico degli autoveicoli, allo sviluppo della navigazione e dei primi viaggi aerei.

In Ungheria cominciò presto a farsi strada l’idea di migliorare il trasporto con la costruzione di tram trainati da cavalli. Nel 1827 si cercò di dotare la linea Pest-Debrecen di una ferrovia, poiché le strade, a partire dall’autunno inoltrato, diventavano impraticabili. Per quanto riguarda la storia della rete stradale ungherese, gli insediamenti e le strade nelle vicinanze del Lago Balaton già sorgevano spesso sulle rovine di antiche vie celtiche

middle class.

Travelling by horse carriage was common in the 19th and early 20th centuries. A more widespread and better road network allowed for the construction of lighter and more comfortable carts than the earlier four-wheeled rack wagon. The increase in driving comfort began with the improvement of vehicle construction: the kocsi (since 1469: koczy) (English: coach, German: kutsche, Catalan: cotxe, Spanish: coche, Italian: cocchio, Flemish: goetse, Polish: kocz, Czech: kočár, Slovakian: koč, kočiar, Ukrainian: коч, Serbian: кочије, Slovenian: kočija, Swedish: kusk) was a Hungarian invention from the settlement of Kocs in Western Hungary. At the end of the 18th century there were 360 stagecoach stations in Hungary, with 85,000 passengers per year.

Technically, the increase in mobility in the 19th century is related to the expansion of the rail network, the modernisation of the road network and the growth in automotive traffic, the development of shipping and the first air flights.

The idea of improving transport by establishing horse-drawn railways emerged rather early in Hungary. In 1827, efforts were made to open up the Pest–Debrecen route via railway line, since the corresponding roads were regularly nearly impassable during late autumn. Regarding the history of the Hungarian road network, the settlements and roads around Lake Balaton frequently align with Celtic or Roman foundations. The expansion of the most important military and trade roads was undertaken in Pannonia, and so in 11 BC Lacus Pelso became part of the Roman Empire. Roman roads, such as the famous Amber Road, have been found through excavations throughout Hungary and small sections can also be walked on today.

After settling the region, the Hungarians mainly used the Roman military roads, and with the development of the economic system, the most important trade routes emerged. The route of the medieval military and trade roads is in large parts still known today. The locations of river crossing were already mentioned in handwritten chronicles, such as the Gesta Hungarorum by Anonymus. In the 12th century bridge and ferry tolls were collected at more and more locations.

At the end of the 18th century, the mailing route system was expanded. A small part was even then being surfaced. In the 1850s a

šanjem konstrukcije kola: “kocsi” (od 1469: “koczy”), (engleski: coach, njemački: Kutsche, katalonski: cotxe, španjolski: coche, talijanski: cocchio, flamanski: goetse, poljski: kocz, češki: kočár, slovački: koč, kočiar, ukrajinski: коч, srpski: кочија slovenski: kočija, švedski: kusk) je bio mađarski izum iz mjesta “Kocs” u zapadnoj Mađarskoj. Krajem 18. stoljeća u Mađarskoj je postojalo 360 poštanskih postaja s 85.000 putnika godišnje.

Tehnički, povećanje mobilnosti u 19. stoljeću povezano je s razvojem željezničkih pruga, modernizacijom cestovne mreže, izumom motornih vozila, razvojem brodarstva i prvim letovima.

U Mađarskoj je prilično rano niknula ideja o poboljšanju uvjeta prijevoza izgradnjom željeznica s konjskom vučom. Godine 1827. nastojali su otvoriti željezničku liniju Pešta - Debrecen, budući da su odgovarajuće ceste u kasnu jesen bile redovito gotovo neprohodne. Što se tiče povijesti mađarske cestovne mreže, naselja i ceste oko jezera Balaton često se nalaze na keltskim ili rimskim temeljima. Panonija, a time i “Lacus Pelso”, bila je u 11 godini pr.n.e., dio Rimskog carstva, koje je započelo s izgradnjom najvažnijih vojnih i trgovinskih pravaca. Rimske ceste, poput poznate „Jantarske ceste“, pronađene su iskopavanjima na mnogim mjestima u Mađarskoj, a manji dijelovi su dostupni i danas.

Mađari su nakon doseljenja koristili rimske vojne ceste. Razvojem gospodarstva izgrađeni su i najvažniji trgovački putevi. Pravci srednjovjekovnih vojnih i trgovačkih puteva uvelike su poznati još i danas. Rukopisne kronike, kao što je „Geasta Hungarorum“, govore o prijelazima preko rijeka. U 12. stoljeću mostarina i cestarina naplaćivane su na sve više mjesta.

Krajem 18. stoljeća proširen je sustav poštanskih cesta, a manji je dio popločen. Hijerarhija cesta razvijena je u Mađarskoj 1850-ih godina. U to je vrijeme, osim propisanih odgovarajućih tehničkih uvjeta, stvoren i plan razvoja cestovnog prometa. Tako su linije ulica bile bolje vođene, a planirane ulice su određivale ključne pravce kretanja prometa u zemlji.

Do prve trećine 20. stoljeća promijenjene su linije niza povijesnih ulica. Razlog je prvo bio povećanje broja motornih vozila, kasnije ratne pripreme, a sve to dovelo je do izgradnje auto - cesta. Postojeće ceste su modernizirane i proširene.

Krajem 19. stoljeća automobil je razvijen iz



The first authentic representation of the Hungarian carriage, 1568 (c) wikipedia.org



Aerial view of the Seaside terrace of Lignano (c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro



Last regular horse-train of the continent. 1974 (c) Hans Lehnhart: Eisenbahn 9. 1974. S. 141



Aerial view of the new masterplan of Lignano Pineta (c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro

bekannt. Über die Flussüberquerungsstellen berichten schon die handschriftlichen Chroniken, so auch die Geasta Hungarorum von Anonymus. Im 12. Jahrhundert kassierte man an immer mehr Stellen eine Brücken- und Fährnaut.

Ende des 18. Jahrhunderts wurde das System der Postwege ausgebaut, einen kleinen Teil hat man schon damals gepflastert. Eine Hierarchie der Straßen entwickelte sich in Ungarn in den 1850-er Jahren. Damals wurde neben der entsprechenden technischen Gestaltung auch eine Bebauung der Straßen vorgeschrieben. Damit wurde die Linienführung der Straßen besser geführt und die Straßen wurden zu einem bestimmenden markanten Motiv der Kulturstraßen.

Ab dem ersten Drittel des 20. Jahrhunderts wurde die Linienführung einer Reihe von historischen Straßen geändert. Der Grund war zuerst die Verbreitung des Kraftfahrzeuges, später die Kriegsvorbereitungen, und all das führte zum Bau von Autostraßen. Die vorhandenen Straßen wurden modernisiert und verbreitert.

Ende des 19. Jahrhunderts wurde das Automobil aus der Fahrradkultur heraus entwickelt. Im Jahr 1900 verkehrten nur zehn Autos in Ungarn. Im Jahre 1910 wurden insgesamt 937 Kraftwagen in Ungarn identifiziert. Im Jahre 1915 waren 2877 Personewagen und 316 Lastwagen registriert. Donát Bánki (1859-1922) und János Csonka (1852–1939) waren die größten ungarischen Maschineningenieure ihrer Zeit, die den Maschinenbau durch originelle Schöpfungen bereichert haben. Das »Deutsche Museum« hat Bánkis Motor und Wasserturbine als bedeutsame Schöpfungen des technischen Fortschrittes längst den ihnen gebührenden Platz gewährt.

Die Geschichte der Personenschiffahrt auf dem Plattensee reicht bis in das 18. Jahrhundert zurück. Die erste Fährverbindung zwischen Tihany und Szántód gab es schon im Jahre 1777.

Die erste Schiffsflotte ließ am Ende des 18. Jahrhunderts die Keszthelyer Familie Festetics bauen. Nach dem Tode des Grafen György Festetics wurde die Personenschiffahrt aber vorerst wieder eingestellt. Ein regelmäßiger Schiffverkehr auf der Donau zwischen Pest und Wien existiert seit 1830. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurde dann durch Initiative des Grafen István Széchenyi

kítás mellett az utcák beépítését is előírták, így az utak vonalvezetése jobb lett és a kulturális útvonalak meghatározó, markáns motívumaivá váltak.

A múlt század első harmadát követően egy sor történelmi út vonalvezetését megváltoztatták. A gépjárművek elterjedése, majd a háborús előkészületek vezettek végül az autótutak megépítéséhez. A meglévő utakat modernizálták és kiszélesítették.

A 19. század végén az automobil a kerékpározás kultúrájából fejlődött ki. 1900-ban csupán tíz autó közlekedett Magyarországon. 1910-ben összesen 937 gépjárművet azonosítottak Magyarországon. Az 1915-ös évben 2877 személy- és 316 teherkocsit regisztráltak. Bánki Donát (1859–1922) és Csonka János (1852–1939), a korszak legjelentősebb magyar gépészmérnökei a gépjáratást egyedi alkotásokkal gazdagították. A Deutsches Museum a Bánki-motort és a Bánki-turbinát a műszaki haladás jelentős alkotásait megillető, méltó helyen mutatja be.

A balatoni személyhajózás története egészen a 18. századik nyúlik vissza. Tihany és Szántód között az első kompjárat 1777-ben indult meg.

Az első hajóflottát a 18. század végén a keszthelyi Festetics család építtette, azonban Festetics György gróf halála után átmenetileg megszűnt a személyhajózás. Pest és Bécs között rendszeres hajóközlekedés a Dunán 1830 óta működött.

A 19. század elején gróf Széchenyi István kezdeményezésére megalakult a Balatoni Gőzhajózási Társaság. Kisfaludy Károly iránti tiszteletből az első gőzhajó a költő nevét viselte, és minden héten menetrendszerűen közlekedett. Vasárnap délután kirándulójáratok indultak a balatonfüredi anyakikötőből. A Helkát és „ikertestvérét”, a Kelén gőzhajót 1891. június 28-án bocsátották vízre.

A hajózás igazi fellendülése azonban csak az 1960-as években jött el, amikor már kiépült a tó körül a vasútvonal és igazi tömegturizmus vette kezdetét.

A 20. század második felében repülőgépek váltották fel a hajókat a távolsági személyszállításban. Nyolcvan évvel ezelőtt, 1930–1935 körül élénk hidroplánforgalom működött Budapest és a Balaton között. Az ötüléses Junkers hidroplán repülőgépek naponta repültek a budai Gellért Szállótól a Balatonig. A gépek nagy kört tettek meg a Balaton körül (Siófok–Almádi–Tihany), és végül

o romane. L'espansione delle più importanti strade militari e commerciali fu intrapresa in Pannonia ed è grazie al loro sviluppo che il Lacus Pelso, come era denominato l'attuale Balaton, divenne parte dell'Impero romano nell'11 a.C. Le strade romane – come la famosa via dell'Ambrá – sono spesso state ritrovate in territorio ungherese attraverso degli scavi archeologici e alcuni brevi tratti sono tuttora percorribili.

Dopo l'occupazione del territorio gli ungheresi utilizzarono abitualmente le strade militari romane, mentre con lo sviluppo dell'economia nacquero anche le principali rotte commerciali. Il percorso delle strade militari e commerciali medioevali è per la maggior parte conosciuto ancora oggi. I punti di attraversamento del fiume sono riportati in diversi manoscritti, come i "Gesta Hungarorum" scritti da un autore anonimo. A partire dal XII secolo fu richiesto, sempre con maggior frequenza, il pagamento di un pedaggio per l'attraversamento dei ponti o l'utilizzo del traghetto.

Alla fine del XVIII secolo fu ampliata la rete del servizio postale e le strade risultavano almeno in minima parte già lastricate. Attorno al 1850 si sviluppò in Ungheria una gerarchia della rete stradale. A quel tempo, oltre alla necessaria progettazione tecnica, fu disciplinato anche il piano generale di sviluppo delle strade in modo che i percorsi, meglio gestiti, diventarono elementi dominanti degli itinerari culturali.

Durante gli anni Trenta, furono modificate le direttrici di alcune strade storiche, dapprima per l'aumento del numero degli autoveicoli e successivamente per la preparazione alla Seconda Guerra Mondiale; in questo modo le strade esistenti furono modernizzate e ampliate e ne furono costruite altre destinate solo alle automobili.

Alla fine del XIX secolo l'autoveicolo fu sempre più preferito alla bicicletta. Nel 1900 erano presenti sulle strade ungheresi solo dieci automobili; nel 1910 quel numero salì a 937 e nel 1915 furono immatricolate 2877 autovetture e 316 camion. In questo scenario Donát Bánki (Bakonybánk, 1859 - Budapest, 1922) e János Csonka (Seghedino, 1852 - Budapest, 1939) furono i più grandi ingegneri meccanici ungheresi del loro tempo e diedero un grande contributo alla tecnica di costruzione dell'epoca grazie alle loro originali creazioni. Il Deutsche Museum di Monaco di Baviera ha da tempo assegnato al motore

road hierarchy emerged in Hungary. Besides the respective technical configuration, the development of the roads was further regulated at that time, so that the routes of roads were better directed and the roads became a determinant, distinctive motive for cultural routes. During the first third of the 20th century, the route of several historic roads was changed. The reason for this was firstly the increase in the number of cars and, later, preparations for war, all of which led to the construction of roads for cars, and the modernisation and widening of existing roads.

At the end of the 19th century, the car emerged from bicycle culture. While in 1900 there were only ten cars on Hungary's roads, by 1910 there were 937 cars, and in 1915 a total of 2877 passenger cars and 316 trucks were registered. Donát Bánki (1859-1922) and János Csonka (1852-1939) were the greatest Hungarian mechanical engineers of their time, enhancing the field of machine construction with their novel creations. The Deutsches Museum has long since provided an appropriate home for such significant creations as Bánki's engine and water turbine. The history of passenger shipping on Lake Balaton dates back to the 18th century, with the first ferry connection between Tihany and Szántód already in existence as early as 1777.

The Festetics family from Keszthely ordered the building of the first fleet of passenger ships at the end of the 18th century. Passenger shipping ceased temporarily following the death of Count György Festetics. Regular shipping traffic between Pest and Vienna had existed since 1830.

At the beginning of the 19th century, the Lake Balaton steamship company was founded on the initiative of Count István Széchenyi. The first steamer honoured the poet Károly Kisfaludy by bearing his name. It sailed according to schedule on weekdays, while on Sunday afternoons excursion trips were offered from its home port in Balatonfüred. The steamer Helka and her twin ship Kelén were launched on 28 July 1891.

But the big boom in shipping started only in the 1860s, when the railway lines were built along the lake and tourism began in larger numbers.

In the second half of the 20th century, aeroplanes superseded ships in terms of long-distance passenger transportation. Ninety years

kulture bicikla. Godine 1900. u Mađarskoj je bilo samo deset automobila. Godine 1910. u Mađarskoj ih je već 937. Godine 1915. registrirano je 2877 osobnih automobila i 316 kamiona. Donát Bánki (1859-1922) i János Csonka (1852-1939) bili su najveći mađarski strojarški inženjeri svoga doba, koji obogaćuju strojarstvo kroz originalne kreacije. "Deutsches Museum" je dodijelio Bánkijevom motoru i turbini mjesto među važnim ostvarenjima povijesti tehnološkog napretka.

Povijest putničkog prijevoza na jezeru Balaton datira iz 18. stoljeća. Prva trajektna linija između mjesta Tihany i Szántód postojala je već 1777.g.

Prvu brodsku flotu izgradila je krajem 18. stoljeća obitelj Festetics iz grada Keszthely. Međutim, nakon smrti grofa Györgya Festeticisa, putnički prijevoz je bio prekinut. Redovita linija na Dunavu, između Pešte i Beča, postojala je od 1830. godine.

Početak 19. stoljeća osnovana je parobrodna tvrtka „Balaton“ na inicijativu grofa Istvána Széchenyija. Prvi parobrod nosio je ime pjesnika Károly Kisfaludyja, a vozio je redovito kroz cijeli tjedan. Nedjeljom poslijepodne, iz matične luke u Balatonfüredu, nuđeni su izleti brodom. Prvi takav, parobrodom Helka i bratom blizancem Kelénom, ostvaren je 28. lipnja 1891. godine.

Međutim, veliko povećanje broskog prometa počelo je tek 60-ih godina devetnaestog stoljeća, kada su uz jezero izgrađene željezničke pruge. Tada turizam postaje sve masovniji.

U drugoj polovici dvadesetog stoljeća zrakoplovi su zamijenili brodove pri prijevozu putnika na veće udaljenosti. Prije osamdesetak godina, između 1930. i 1935., uvedena je usluga prijevoza hidro - avionom između Budimpešte i Balatona. Avion „Junkers“, s pet mjesta, letio je svakodnevno od hotela Buda Gellért do jezera Balaton i pri tome je napravio veliki krug oko jezera Balaton (Siófok - Almádi - Tihany).

Grad Hévíz utemeljio je vlastito društvo za vođenje zračne luke Hévíz-Balaton (Sármellék). Pojava masovnog turizma u Mađarskoj zahtijevala je nove transportne usluge, kojima je uspješno služila modernizacija prometa. Danas turisti putuju svojim automobilom (47%), autobusom (9%) i željeznicom (5%).

U Koruškoj je cestovna mreža turističkih središta postupno razvijena povezivanjem s glavnim željezničkim prugama, pri čemu su



Csonka Janos (1852-1939) (c) wikipedia.org



Bánki Donát (1859-1922) (c) wikipedia.org



Horse post station, XIX century (c) tradizioneattacchi.eu

die Plattensee Dampfschiffahrts-Gesellschaft gegründet. Das erste Dampfschiff trug zu Ehren des Dichters Károly Kisfaludy dessen Namen und verkehrte unter der Woche im fahrplanmäßigen Betrieb. Am Sonntagnachmittag wurden ab dem Heimathafen in Balatonfüred Ausflugsfahrten angeboten. Der Stapellauf der ersten Dampfschiffe Helka und Zwillingbruder Kelén erfolgte am 28. Juni 1891.

Der große Aufschwung der Schifffahrt begann aber erst in den 60er Jahren des 19. Jahrhunderts, als die Eisenbahnlinien entlang des Sees gebaut wurden und somit der Fremdenverkehr in größerem Maße einsetzte.

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts lösten Flugzeuge die Schiffe beim Personenferntransport ab. Vor neunzig Jahren, um 1930-1935 betrieb man einen bewegten Hydroplanverkehr zwischen Budapest und dem Balaton. Die fünfplätzigigen Junkers Hydroplan Flugzeuge flogen täglich vom Buda Gellért Hotel bis zum Balaton. Sie machten eine große Runde um den Plattensee Siófok-Almádi-Tihany und landeten auf der Wasseroberfläche.

Die Stadt Hévíz hat eine sich zu 100% im städtischen Eigentum befindende Gesellschaft gegründet, um den Hévíz-Balaton Airport (Sármellék) zu betreiben. Die Entstehung des Tourismus bzw. Massentourismus in Ungarn erforderte neue Verkehrsdienste, die durch die Modernisierung des Verkehrswesens auch erfolgreich bedient wurden. Heute fährt der Tourist mit eigenem Kraftwagen (47%), mit dem Autobus (9%) und mit der Eisenbahn (5%).

In Kärnten wurde das Straßennetz zu den Tourismuszentren ausgehend von den Hauptbahnlinien nach und nach erschlossen, wobei die bestehenden Verkehrswege an die Ansprüche mit Aufkommen des Individualverkehrs angepasst wurden.

Schiffsverkehr gab es in Kärnten an den größeren Seen. Er wurde z.B. am Wörthersee zum Transport von Touristen auf dem „Seeweg“ genutzt, verbunden mit der Absicht, Gästen die Landschaft aus einer anderen Perspektive zu zeigen.

Neben dem Schiffsverkehr spielte die Einbindung Kroatiens in das österreichische und ungarische Eisenbahnnetz eine entscheidende Rolle für die Entwicklung des Touris-

leszalltak a víz felszínére.

Hévíz városa 100%-ban városi tulajdonban lévő társaságot alapított a sármelléki Hévíz-Balaton Airport elvezetésű repülőtér üzemeltetésére. A turizmus, illetve a tömegturizmus magyarországi megjelenése új közlekedési feltételeket követelt meg, amivel a közlekedés modernizálása lépést is tudott tartani. A mai turista saját gépkocsival (47%), autóbusszal (9%) és vasúttal (5%) közlekedik.

Karintiában az úthálózatot a fő vasútvonalaktól kiindulva fokozatosan építették ki a turisztikai központok felé, s ennek során a meglévő közlekedési útvonalakat az egyéni gépjárműforgalom megnövekedése következtében felmerült igényekhez alakították.

Karintiában a nagyobb tavakon működött hajóforgalom. Így például a Wörthi-tónál a turisták szállítása a tavon keresztül történt, azzal a másodlagos szándékkal, hogy a tájat a vendégeknek másik szemszögből is meg tudják mutatni.

A turizmus fejlődésében a hajóközlekedés mellett az játszott döntő szerepet, hogy Horvátország is az osztrák és a magyar vasúthálózat részévé vált. A Pivka-Rijeka szakaszt a Südbahn leágazásaként 1873-ban nyitották meg. Ugyanebben az évben épült ki a Budapest és Rijeka közötti vasúti összeköttetés. Pula már 1876-ban rákapcsolódott Divačánál a Südbahn vonalára. Ezzel a 19. században befejeződött a horvát Adria-partra vezető vasúthálózat kiépítése. Horvátország belső területein a turizmus fejlesztéséhez 1860-ban a Pragersko-Budapest, 1862-ben a Zidani Most-Zágráb-Sziszek, és 1868-ban a Zaprešić-Lendava vasútvonali szakasz kiépítése járult hozzá jelentősen. Csak az első világháborút követően került sor a vágányhálózat újabb szakaszának megépítésére. Így került sor 1925-ben arra, hogy Horvátország déli részének legnagyobb városa, Split és Zágráb között megvalósult a vasúti összeköttetés.

A turisztikai központokhoz vezető úthálózat fejlesztése csupán a második világháború után kezdődött meg.

Az Adrián már a vasút- és közúthálózat kiépítése előtt is lehetett hajóval közlekedni, sőt addig az volt az egyetlen utazási lehetőség. Az Adriai-tenger szigetei nagyrészt ma is csak hajóval érhetőek el a szárazföldről. A légi közlekedés csekély jelentőséggel bírt a horvátországi turizmus szempontjából,

e alla turbina ad acqua di Bánki (1926-1928) il posto che meritano quali espressioni significative del progresso della tecnica.

I passeggeri iniziarono a transitare attraverso il Lago Balaton a partire dal XVIII secolo. Il primo collegamento in traghetto tra Tihany e Szántód risale al 1777.

La prima flotta di navi venne costruita dalla famiglia Festetics di Keszthely alla fine del XVIII secolo; dopo la morte del conte György Festetics, il servizio passeggeri venne momentaneamente sospeso. I collegamenti regolari sul Danubio tra Pest e Vienna iniziarono ad esistere già a partire dal 1830.

All'inizio del XIX secolo, per iniziativa del conte István Széchenyi venne creata la compagnia di battelli a vapore sul Lago Balaton. Il primo piroscafo varato fu dedicato al poeta Károly Kisfaludy ed era operativo regolarmente durante la settimana ad orari prestabiliti. La domenica pomeriggio venivano offerte escursioni dal porto di origine a Balatonfüred. Il 28 giugno 1891 furono varate le prime navi a vapore Helka e Kelén.

Tuttavia il grande sviluppo della navigazione non ebbe inizio prima del 1860, quando attorno al Lago Balaton furono costruite delle linee ferroviarie che determinarono un consistente incremento del turismo.

A partire dalla seconda metà del XX secolo gli aerei presero il posto delle navi per il trasporto di passeggeri sulle lunghe tratte. Novant'anni fa, tra il 1930 e il 1935, un servizio di idrovolanti collegava Budapest e il Lago Balaton. L'idrovolante Junkers, capace di trasportare fino a 5 passeggeri, volava quotidianamente dall'Hotel Buda Gellért al Lago Balaton, effettuando un grande giro attorno allo specchio d'acqua (Siófok-Almádi-Tihany) per poi atterrare sulla superficie dell'acqua. La città termale di Hévíz costituì una società, totalmente pubblica, per gestire l'aeroporto Hévíz-Balaton (Sármellék). La crescita del turismo di massa in Ungheria fece emergere la necessità di nuovi mezzi di trasporto che crebbero grazie alla modernizzazione complessiva dei sistemi di connessione. Oggi il turista giunge sulle rive del Lago Balaton con la propria auto nel 47% dei casi, in autobus per il 9% e in treno nel 5% delle occasioni.

In Carinzia è stata gradualmente sviluppata la rete stradale che collega i centri turistici alle linee ferroviarie principali, rendendo così le

ago, around 1930-1935, hydroplanes operated between Budapest and Lake Balaton. The five-seated Junkers Hydroplan planes flew everyday from the Buda Gellért Hotel to Lake Balaton. They flew one big circuit of the Lake (Siófok – Almádi – Tihany) and landed on the water surface.

The town of Hévízhas founded a corporation, 100% owned by the town, to operate Hévíz–Balaton Airport (Sármellék). The emergence of mass tourism in Hungary demanded the provision of new traffic services due to the modernisation of transport. Today's tourists arrive at Lake Balaton in their own cars (47%), by bus (9%) and by train (5%).

In Carinthia the road network leading to tourist centres has gradually developed from the main routes, with existing traffic routes being adapted to the demands arising from the emergence of individual transport.

Shipping traffic was also utilised on Carinthia's larger lakes, for instance at Lake Wörth, to transport tourists "by water" and combined with the aim of showing guests the landscape from another perspective.

Besides shipping traffic, the inclusion of Croatia into the Austrian and Hungarian railway network played an important role in the development of tourism. In 1873 the Pivka–Rijeka route was introduced as a branch line of the southern railway. In the same year the service between Budapest and Rijeka was expanded. Pula had been connected to the southern railway at Divača as early as 1876. Hence, the expansion of the rail network to the Croatian Adriatic coast had been completed by the end of the 19th century. Very important route expansions for the development of tourism in interior were Pragersko-Budapest in 1860, Zidani Most-Zagreb-Sisak in 1862 and Zaprešić-Lendava in 1886. It was not until after the First World War that further rail network expansions were made in Croatia, and in 1925 Split, being the largest city in the south of Croatia, was connected to Zagreb.

The Croatian road network leading to the tourist centres was only developed after World War Two.

Shipping traffic on the Adriatic Sea already existed before the expansion of the rail and road networks and it had been the only means of travel up until then. The Adriatic islands are, for the most part, still only accessible by ship from the mainland.

postojeći prometni putovi prilagođeni zahtjevima rastućeg individualnog prijevoza.

Na većim jezerima u Koruškoj postojao je brodski prijevoz. Na primjer, na jezeru Wörthersee brodovi su se koristili za prijevoz turista s namjerom da im se krajolik pokaže iz drugačije perspektive.

Integracija Hrvatske u austrijsku i mađarsku željezničku mrežu odigrala je odlučujuću ulogu u razvoju turizma. Godine 1873. otvorena je linija Pivka - Rijeka kao odvajak Južne željeznice i ona je bila presudna za budući razvoj Opatije, do koje se tako moglo željeznicom stići iz Beča i Budimpešte. Potrebno je naglasiti da je odvajak izgrađen usprkos činjenici da je izgradnja trase od Pivke do Rijeke bila najskuplja i najzahtjevnija u čitavoj „Monarhiji“. Glavna opatijska željeznička stanica izgrađena je 1884. g. u Matuljima sa zasebnom carskom čekaonicom. Iste je godine izgrađena veza između Budimpešte i Rijeke. Već 1876. godine Pula je povezana s južnom željezničkom prugom u Divači. Time je proširenje željezničke mreže na hrvatsku jadransku obalu u 19. stoljeću završeno. Za razvoj turizma u unutrašnjem dijelu Hrvatske je važna izgradnja pruga Pragersko - Budimpešta 1860. godine, Zidani Most – Zagreb - Sisak 1862. i Zaprešić - Lendava 1886. godine. Tek nakon Prvog svjetskog rata došlo je do proširenja željezničke mreže u Hrvatskoj. Tako je Split, kao najveći grad na jugu, 1925. godine povezan s Zagrebom.

Cestovna mreža prema turističkim središtima razvila se u Hrvatskoj tek nakon Drugog svjetskog rata.

Brodске linije bile su jedina mogućnost putovanja na Jadranu prije izgradnje željezničke i cestovne mreže. Tako je na primjer Lošinj bio povezan redovnom parobrodskom linijom s Pulom, Rijekom i Trstom, a za prometnu povezanost Crikvenice važna je bila izgradnja glavnog pristaništa i uspostavljanje redovite parobrodске linije Rijeka – Crikvenica. Većina jadranskih otoka i danas je dostupna samo brodom.

Putovanja zrakoplovima imala su malo značenje za turizam u Hrvatskoj, ali hidroavioni su između Prvog i Drugog svjetskog rata bili vrlo važni za povezivanje s otocima.

Furlanija je oduvijek bila prvenstveno tranzitna zona, te je trpila kašnjenje u turističkom razvoju. Završetak željezničke pruge između Venecije i Trsta svakako je doprinijelo većoj povezanosti među gradovima na obali Jadrana.



Helka, Lake steamer

(c) wikipedia.org



Junker hydroplane

(c) wikipedia.org



Steamboat Thalia, built 1909, Wörthersee

(c) wikimedia.org



Semmering viaduct (Semmeringbahn), 1854

(c) technischesmuseum.at

mus. 1873 wurde die Strecke Pivka–Rijeka als Abzweig der Südbahn eröffnet. Im gleichen Jahr wurde die Verbindung zwischen Budapest und Rijeka ausgebaut. Schon im Jahre 1876 war Pula an die Südbahn bei Divača angebunden. Damit war der Ausbau des Eisenbahnnetzes zur kroatischen Adriatischen Küste im 19. Jahrhundert beendet. Für die Entwicklung des Tourismus im inneren Teil von Kroatien ist der Ausbau der Strecken Pragersko–Budapest im Jahr 1860, Zidani Most–Zagreb–Sisak 1862 und Zaprešić–Lendava 1886 sehr wichtig. Erst nach dem Ersten Weltkrieg kam es in Kroatien zu einem weiteren Ausbau des Schienennetzes. So wurde 1925 Split als größte Stadt im Süden Kroatiens mit Zagreb verbunden.

Das Straßennetz zu den Tourismuszentren hat sich in Kroatien erst nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelt.

Schiffsverkehr gab es an der Adria bereits vor dem Ausbau des Eisenbahn- und Straßennetzes und war bis dahin die einzige Reiseumöglichkeit. Die Adriatischen Inseln sind zum Großteil auch heute noch nur per Schiff vom Festland aus erreichbar.

Die Luftfahrt hatte in Kroatien für den Tourismus geringe Bedeutung, aber der Wasserflugzeugverkehr war zwischen dem Ersten und Zweiten Weltkrieg für die Verbindung mit den Inseln sehr wichtig.

Friaul ist seit jeher ein Transitgebiet und hat im Laufe der Jahre unter seiner Randposition im nationalen Kontext gelitten. In diesem Szenario hat die Region eine Verzögerung bezüglich der Ausweitung der touristischen Rolle des Gebiets erlebt. Die Fertigstellung der Eisenbahnstrecke zwischen Venedig und Triest hat sicherlich die Verbindungen zwischen den Städten der Oberen Adria begünstigt. Der Bau der Strecke Mestre–Portogruaro wurde der »Società Italiana per le strade ferrate meridionali (Italienische Gesellschaft für die Südbahn)«, «Rete Adriatica (Netzwerk Adria)» anvertraut. Der Streckenabschnitt zwischen dem Bahnhof von Venedig Mestre und San Dona di Piave wurde am 29. Juni 1885 eingeweiht, während Portogruaro am 17. Juni des Folgejahres erreicht wurde. Der Bau einer Eisenbahnstrecke, die Portogruaro mit Monfalcone verbinden sollte und die bestehende Strecke zwischen Venedig und Slowenien (über Udine) um ein Drittel verkürzte, wurde von der «Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche (SV/ Venezianische Gesellschaft für Unternehmen

azonban a vízirepülőgép-közlekedés a két világháború között a szigetek elérése szempontjából nagyon fontos volt.

Amióta világ a világ, Friuli tranzit övezetnek számított, és az évek során folyamatosan szenvedett az olasz csizmán belül elfoglalt periferikus helyzete miatt. Így a térség turisztikai szerepe csak később növekedett meg. A Velence és Trieszt közötti vasútvonal megépítése minden bizonnyal javított a Felső-Adria városai közötti közlekedési kapcsolat minőségén. A Mestre–Portogruaro szakasz megépítésével a Società Italiana per le strade ferrate meridionali (Olaszország Déli Vasútvonalainak Társaságát), a Rete Adriatica (Adriai Vasúthálózatot) bízták meg. A Velence–Mestre és San Dona di Piave közötti vonalszakaszt 1885. június 29-én avatták fel, míg a vasút Portogruarót követő év június 17-én érte el. A Velencéből (Udinén át) Szlovéniába vezető, a már meglévő szakasz hosszát a harmadával megrövidítő, Portogruarót Monfalconéval összekötő vasútvonalszakasz építését a Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche (Állami Vállalatok és Közberuházások Venetói Társasága) kezdte meg. A olasz kormány a Venetói Társaságnak adta meg a Portogruaro–San Giorgio di Nogaro vonal építési engedélyét. Az építési munkálatok 1886-ban kezdődtek és 1888-ban fejeződtek be, az osztrák határ túloldalán fekvő első települést, Cervignanót ugyanakkor csak 1897-ben érték el. A Cervignano és Monfalcone közötti szakaszt – osztrák területen – 1894. június 11-ére a Società Ferroviaria Friulana (Friuli Vasúttársaság) építette meg.

Az autópálya-hálózat sokkal később alakult ki, és hozzájárult az észak-európai országokból az elsősorban Lignano és Grado fűrdőhelyek felé irányuló tömegturizmus növekedéséhez. A Velence–Sistiana–Trieszt A4-es autópályát 1970. február 22-én adták át a forgalomnak, míg az A23-as autópálya több lépcsőben készült el. A Palmanova–Udine Sud autópálya-szakaszt két évig tartó építési munkálatok után 1966-ban adták át, az Udine–Tarvisio Nord szakasz pedig 1973 és 1986 között készült el, és ma az Autostrada Alpe-Adria nevet viseli.

vie di circolazione esistenti adatte a sostenere un volume di traffico maggiore, dovuto alla crescita esponenziale del numero di veicoli privati. La navigazione era prevalentemente sfruttata nei laghi più importanti della Carinzia: ad esempio il Lago di Worth era frequentemente attraversato da sponda a sponda per trasportare i turisti, in modo da mostrare loro il paesaggio da una diversa prospettiva.

Oltre alla navigazione, l'integrazione nella rete ferroviaria austriaca e ungherese assunse un ruolo cruciale nello sviluppo del turismo della Croazia. Nel 1873, venne aperto il tratto Pivka–Fiume come una ramificazione della tratta ferroviaria meridionale. Nello stesso anno fu potenziato il collegamento tra Budapest e Fiume. Già nel 1876 Pola era collegata alla ferrovia meridionale fino a Divača. Questo collegamento segnò la fine dell'espansione della rete ferroviaria fino alla costa croata dell'Adriatico nel corso XIX secolo. Per lo sviluppo del turismo nella Croazia continentale fu molto importante lo sviluppo del collegamento Pragersko–Budapest nel 1860, della connessione Zidani Most–Zagreb–Sisak nel 1862 e, infine, del completamento della tratta Zaprešić–Lendava nel 1886. Solo dopo la Prima Guerra Mondiale ci fu, in Croazia, un'ulteriore espansione della rete ferroviaria. Nel 1925 (durante il Regno dei Serbi, Croati e Sloveni) Spalato, la città più grande della Croazia meridionale, venne collegata a Zagabria. Tuttavia solo dopo la Seconda Guerra Mondiale ci fu uno sviluppo dei collegamenti stradali verso i principali centri turistici.

Il traffico navale attraverso l'Adriatico era presente ancora prima dell'espansione delle reti ferroviarie e stradali e fino ad allora era l'unico modo per viaggiare. Le isole adriatiche erano e sono tuttora in gran parte accessibili solo via nave dalla terraferma.

L'aviazione aveva una minore rilevanza per il turismo in Croazia, ma il traffico in idrovolante era molto importante per il collegamento dalla terraferma con le isole tra la Prima e la Seconda Guerra Mondiale.

Il Friuli invece è sempre stata un'area di transito e nel corso degli anni ha risentito della sua posizione marginale nel contesto nazionale. In questo scenario, la regione ha subito un ritardo nella sua espansione dal punto di vista turistico. Il completamento della linea ferroviaria tra Venezia e Trieste ha certamente favorito i collegamenti tra le città dell'Alto Adriatico. La costruzione della tratta Mestre–Portogruaro venne affidata alla «So-

In terms of tourism, aviation has been of little importance in Croatia, while hydroplane traffic was very important in maintaining a connection with the islands during the First and Second World Wars.

Friuli has always been a transit area that has suffered through the years because of its peripheral location within the national context. In this scenario the region experienced a delay regarding the expansion of the area's tourism role. The completion of the rail route between Venice and Trieste certainly benefited the connection between the Upper Adriatic cities. The construction of the Mestre-Portogruaro route was entrusted to the Società Italiana per le strade ferrate meridionali (Italian Company for the Southern Railways), Rete Adriatica (Adriatic Network). The section between the Venezia Mestre railway station and San Dona di Piave was inaugurated on 29 June 1885, while Portogruaro was reached on 17 June in the following year. The construction of a railway route connecting Portogruaro and Monfalcone and reducing the existing route between Venice and Slovenia (via Udine) by a third, was arranged by the Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche (SV/Venetian Corporation for public business and construction). The Italian government gave the Società Veneta permission for the Portogruaro-San Giorgio di Nogaro route. Construction began in 1886 and was finished in 1888. Cervignano, the first town after the border with Austria, was only reached in 1897. The section between Cervignano and Monfalcone, on Austrian territory, however, was completed on 11 June 1894 by the Società Ferroviaria Friulana (EGF).

The motorway network is substantially younger and stimulated the growth of mass tourism from Northern European countries, in particular to the bathing resorts of Lignano and Grado. The A4 Venice-Sistiana-Trieste motorway was opened to traffic on 22 February 1970, while the A23 motorway was built in several stages. The Palmanova-Udine South section was opened in 1966 after two years of construction; the route between Udine and Tarvisio North was built between 1973 and 1986 and is nowadays named "Autostrada Alpe-Adria".

na. Izgradnja pruge Mestre - Portogruaro je bila povjerena društvu „Società Italiana per le strade ferrate meridionali (talijanski društvo za „Južnu željeznicu“), „Rete Adriatica (Jadranska mreža)“. Dionica željezničke pruge od stanice Venecija Mestre do mjesta San Dona di Piave otvorena je 29. lipnja 1885.g., a do Portogruara je pruga stigla 17. lipnja sljedeće godine. Izgradnjom nove željezničke pruge Portogruaro je trebalo spojiti s Monfalconeom i postojeće linije između Venecije i Slovenije (oko Udine) skratiti za jednu trećinu. Tu prugu gradilo je društvo "Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche". Dionicu pruge Portogruaro - San Giorgio di Nogaro povjerila je talijanska vlada istom društvu i započela se graditi 1886., a dovršena je 1888. godine. Do Cervignana, prvog mjesta nakon granice s Austrijom, pruga je stigla tek 1897. godine. Dionica Cervignano - Monfalcone, na austrijskom teritoriju, dovršena je tek 11. Lipnja 1894.g., od strane društva „Società Ferroviaria Friulana“ (EGF). Mreža autocesta je izgrađena puno kasnije, a potakla je rast masovnog turizma iz sjevernijih europskih zemalja, i dolazak turista najviše u Lignano i Grado. Autocesta A4, Venecija - Sistiana – Portogruaro, otvorena je 22. veljače 1970. godine, dok je autocesta A23 građena u nekoliko faza. Dionica Palmanova - Udine jug otvorena je 1966. godine nakon dvije godine gradnje, a cesta Udine - Tarvisio sjever je izgrađena od 1973. do 1986. i sada se zove "Autostrada Alpe - Adria".



Split

(c) wikimedia.org



Gellert thermal baths, Budapest (c) P. Tomasella

Albergo alla fonte, Arta Terme

(c) Archivio fotografico ERPAC, Passariano



und öffentliche Bauten)“ in die Wege geleitet. Die italienische Regierung erteilte der „Società Veneta“ die Genehmigung für die Strecke Portogruaro-San Giorgio di Nogaro. Die Bauarbeiten nahmen 1886 ihren Anfang und wurden 1888 abgeschlossen. Cervignano, die erste Ortschaft nach der Grenze zu Österreich, wurde jedoch erst 1897 erreicht. Der Streckenabschnitt zwischen Cervignano und Monfalcone, auf österreichischem Gebiet, wurde hingegen am 11. Juni 1894 von der «Società Ferroviaria Friulana» (EGF) fertiggestellt.

Das Autobahnnetz ist wesentlich jünger und hat das Wachstum des Massentourismus aus den nordeuropäischen Ländern vor allem zu den Badeorten Lignano und Grado gefördert. Die A4 Venedig-Sistiana-Triest wurde am 22. Februar 1970 für den Verkehr geöffnet, während die Autobahn A23 in mehreren Etappen gebaut wurde. Der Abschnitt Palmanova-Udine Süd wurde 1966 nach zwei Jahren Arbeit eingeweiht; die Strecke Udine-Tarvis Nord wurde zwischen 1973 und 1986 erbaut und trägt heute den Namen „Autostrada Alpe-Adria“.

cietà Italiana per le strade ferrate meridionali“, „Rete Adriatica“. Il tratto tra la stazione ferroviaria di Venezia Mestre e San Donà di Piave fu inaugurato il 29 giugno 1885 mentre Portogruaro venne raggiunta il 17 giugno dell'anno successivo.

La costruzione di una linea ferrata che congiungesse Portogruaro a Monfalcone, riducendo di un terzo il percorso già esistente tra la città lagunare e la Slovenia (via Udine), fu iniziativa avviata dalla „Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche“ (SV).

Il governo italiano rilasciò la concessione alla „Società Veneta“ per la linea Portogruaro-San Giorgio di Nogaro i cui lavori di costruzione furono avviati nel 1886 e completati nel 1888. Cervignano, la prima città dopo il confine con l'Austria, fu tuttavia raggiunta solo nel 1897. Il tronco tra Cervignano e Monfalcone, all'epoca ancora in territorio austriaco, fu invece completato l'11 giugno 1894 dalla „Società Ferroviaria Friulana“ (EGF).

La rete autostradale è invece molto più recente ed ha consentito di promuovere la crescita del turismo di massa dai paesi del nord Europa, in particolare verso le località balneari di Lignano e Grado. La A4 Venezia-Sistiana-Trieste fu aperta al traffico il 22 febbraio 1970, mentre l'autostrada A23 fu costruita in più fasi. Il tratto Palmanova-Udine Sud fu inaugurato nel 1966 dopo due anni di lavoro mentre il segmento Udine-Tarvisio Nord fu costruito tra il 1973 e il 1986: oggi porta il nome di „Autostrada Alpe Adria“.

3. Gesellschaftsschichten

In einer Empfehlung der ungarischen Königin Elisabeth I. (Elisabeth Christina, ungarische Königin (1691–1750), Frau von Karl VI., ungarischer und tschechischer König, Deutsch-Römischer Kaiser) aus dem 18. Jahrhundert war zu lesen, dass alle jungen ungarischen Nobelmänner, die am königlichen Hof eine Stelle annehmen wollten, im Ausland studieren und nach Abschluß der Studien auch eine lange Reise durch Europa machen sollten. Im 16. Jahrhundert kam in britischen Adelskreisen die sog. „Grand Tour“ (Kavaliersreise) in Mode. Man schickte den Nachwuchs auf eine meist mehrjährige Reise nach Europa, insbesondere nach Italien, wo er seine Bildung und Sprachkenntnisse erweitern konnte.

Auch die ungarische Aristokratie verbrachte

3. Társadalmi rétegek

Erzsébet Krisztina magyar királyné (1691–1750, VI. Károly néven német-római császár, III. Károly néven magyar és II. Károly néven cseh király felesége) 18. századból származó ajánlásában olvasható, hogy minden magyar nemes fiatalember, aki királyi állást szeretne az udvarnál betölteni, tanuljon külföldön, és tanulmányainak befejezése után tegyen hosszú utazást Európában. A 17. században brit nemesi körökben elterjedt az úgynevezett Grand Tour („nemesi ifjak körutazása“): az új nemzedék fiait gyakran többéves utazásra Európába küldték, különösen Itáliába, ahol bővíthették műveltségüket és nyelvi ismereteiket.

A magyar arisztokrácia tagjai is általában az év egyharmadát külföldi utazásokkal töltötték, a másik harmadát a birtokaikon, a fennma-

3. Le classi sociali

In una raccomandazione del XVIII secolo emessa dalla regina di Boemia e d'Ungheria Elisabetta I [Elisabetta Cristina di Brunswick-Wolfenbüttel (Braunschweig, 1691 - Vienna, 1750)], moglie di Carlo VI d'Asburgo, re di Boemia e d'Ungheria, si comunicava che per tutti i giovani nobili i quali desideravano svolgere un ruolo di corte dovevano necessariamente studiare all'estero e, alla fine degli studi, effettuare un lungo viaggio attraverso l'Europa.

Dal XVII secolo nei circoli della nobiltà britannica iniziò ad andare di moda il cosiddetto Grand Tour (Grande Viaggio). I giovani rampolli della nobiltà venivano inviati in viaggio verso l'Europa, di solito per vari anni e soprattutto in Italia, dove potevano ampliare la propria istruzione e le conoscenze linguistiche.



Alpe-Adria motorway near Tarvisio

(c) wikipedia.org

3. Social Classes

Queen Elisabeth I of Hungary (Elisabeth Christine, Queen of Hungary, 1691–1750, the wife of Charles VI, King of Hungary and Bohemia, Holy Roman Emperor) recommended in the 18th century that all young Hungarian noblemen seeking a position at the royal court should study abroad and undertake a long journey through Europe after they finish their studies. In the 18th century, the so-called Grand Tour became fashionable with the British aristocracy: as they came of age, their children were sent on a journey to Europe, particularly to Italy, that usually took between two and four years and gave them the opportunity to broaden their education and their language skills.

The Hungarian aristocracy also typically spent one third of the year travelling abroad,

3. Društveni slojevi

U jednoj preporuci mađarske kraljice Elizabete I. (Elizabeth Christina, mađarska kraljica od 1691. do 1750., supruga Karla VI., mađarskog i češkog kralja i njemačko-rimskog cara) iz 17. stoljeća moglo se pročitati da su svi mladi mađarski plemići, koji su htjeli preuzeti poziciju na Kraljevskom dvoru, trebali studirati u inozemstvu i nakon završetka studija poduzeti dugo putovanje po Europi. U 16. stoljeću, u britanskim aristokratskim krugovima, došla je u modu takozvana "Grand Tour". Svoje potomke slali su na višegodišnje putovanje po Europi, posebno u Italiju, gdje su mogli proširiti svoje obrazovanje i znanje jezika.

Mađarska aristokracija također je provodila trećinu godine na putovanjima u inozemstvo, trećinu na njihovim posjedima i trećinu u



Queen Elisabeth I. Painting of Martin van Meytens

(c) wikipedia.org

gewöhnlich ein Drittel des Jahres mit Auslandsreisen, ein Drittel auf ihren Landgütern und ein Drittel in der Stadt. Viele Memoiren berichten über große Reisen oft bis in andere Kontinente.

Die ungarischen reformfreudigen Kleinaristokraten bevorzugten heimische Badeorte wie z.B. Balatonfüred als Treffen zum intelligenten Erfahrungsaustausch.

Mit Beginn der Industrialisierung versuchte das neue Bürgertum (Kapitalbürgertum) das adelige Freizeitverhalten nachzuahmen (Theaterbesuche, Reisen). Die reichere Mittelklasse besuchte die Berge von Oberungarn und Transylvanien.

Auch die Adriaküste war ein begehrtes Ziel der Mittelklasse. „Eine Keuchhusten-Epidemie im Frühling und wir können uns zwei Wochen länger an der Adria aufhalten“ – sagte ein bekannter Kinderarzt in Sopron im Jahre 1910.

Kleinbürger sind selten gereist. Nach Abschluss der Lehr- bzw. Studienjahre sind Zunftgesellen und Studenten auf Reise gegangen. Diese Reisen waren oft ohne Komfort, die Verhältnisse ganz schlicht. Das Proletariat reiste fast nie. Erst im Jahre 1938 verkündeten die ungarischen Zeitungen, dass das Ministerium für Industrierwesen einen Vorschlag im Parlament einzureichen plant, um eine Organisation „Országos Szabadidő Intézet“ (Landesinstitute für Freizeit) zu bilden mit der Aufgabe, die Freizeit der ungarischen Arbeiter zu gestalten. Als Beispiel galt die nationalsozialistische Gemeinschaft „Kraft durch Freude“ (KdF) und die italienische Organisation „Dopolavoro“. Wegen der Kriegsergebnisse ist diese Organisation niemals zustande gekommen. Erst nach 1945 wurden Landreisen, wandern und Urlaub für jüngere Arbeiter veranstaltet.

Auf Grund der finanziellen aber auch der zeitlichen Möglichkeiten, war das Reisen früher nur der Aristokratie vorbehalten, die dieses primär zum Zwecke der Diplomatie, des Studiums, des Besuches von Verwandten und zur Erholung betrieb. Als eine Form des frühen Tourismus kann man den vorwiegend klimabedingten Wechsel der Aristokratie vom städtischen Palais in die Sommerresidenz am Lande werten.

Dieses Verhalten wird - in vergleichbarer aber freilich anderer Relation - bis zum heutigen Tage vom breiten Massentourismus nachgeahmt, da man den Ortswechsel vom hei-

radó időt pedig a városban. Sok emlékirat őriz úti beszámolókat gyakran más földrészekre vezető nagy utazásokról.

A reformkor törekvéseit támogató arisztokraták a hazai fürdőhelyeket részesítették előnyben, mint például Balatonfüredet, amely gyakran szolgált tapasztalatcserék helyszínül.

Az iparosítás kezdetén megjelenő (tőkés) polgárság igyekezett utánozni a nemesek szabadidőeltöltési szokásait (színházlátogatás, utazások). A vagyonosabb középosztály a felvidéki és erdélyi hegyeket látogatta.

Az Adria-part is a középosztály kedvelt úti céljának számított. „Elég egy szamárköhögésviágy tavasszal, és máris két héttel tovább tartózkodhatunk az Adrián” – mondta egy neves soproni gyermekorvos 1910-ben.

A kispolgárok ritkán utaztak. A céhlegények és a diákok a tanulólévek lezárása után vándorútra mentek. Ezek az utazások azonban többnyire minden kényelmet nélkülöztek, és a körülmények sem mondhatók egészen egyszerűnek. A proletariátus szinte sohasem utazott. 1938-ban azt közölték a magyarországi újságok, hogy az Iparügyi Minisztérium a magyar munkások szabadidejét megszervező Országos Szabadidő Intézet megalapításáról törvényjavaslatot kíván benyújtani az országgyűlésnek. Ehhez példaként a német nemzetiszocialista Örömben az erő (KdF – Kraft durch Freude) közössége és az olaszországi Dopolavoro szervezet szolgált példaként. A háborús események miatt ez a szervezet végül nem alakult meg. Csak 1945 után kezdtek el vidéki utazásokat, túrákat és üdüléseket szervezni fiatal munkásoknak.

Elsősorban pénzügyi okok miatt utazás lehetősége korábban csak az arisztokráciának adatott meg, ők is elsősorban diplomáciai okok miatt, illetve tanulás, rokonlátogatás vagy pihenés céljából utaztak. A turizmus egy korai formájaként lehet értékelni azt, amikor az arisztokrácia az évszakok változása miatt a városi palotából a vidéki nyári rezidenciára költözött.

A tömegturizmus a mai napig tulajdonképpen ezt a szokást utánozza, amikor is a turista az otthoni lakóhelyéről a nyaralás kiválasztott helyszínére utazik.

A stájerországi diplomata és orientalista, Joseph von Hammer-Purgstall báró (1774–1856) jó példa arra, amikor valaki a foglalkozása és a tanulmányai iránti el-

Anche l'aristocrazia ungherese trascorrevva solitamente un terzo dell'anno in viaggi all'estero; un terzo nelle loro proprietà e un terzo in città. Molte biografie riportano lunghi viaggi, spesso fino a raggiungere altri continenti.

La piccola aristocrazia ungherese, favorevole alle riforme, tese tuttavia a preferire località balneari locali, per esempio Balatonfüred, come punto d'incontro per interessanti scambi di esperienze intellettuali.

Con l'inizio dell'industrializzazione la nuova borghesia (borghesia capitalista) tentò di imitare le attività destinate al tempo libero promosse dai nobili (andare a teatro, viaggiare, eccetera). La classe media più abbiente iniziò a recarsi in montagna, nei territori che si estendevano dall'alta Ungheria sino alla Transilvania.

Anche la costa adriatica era una meta ambita per la classe media: «Un'epidemia di pertosse in primavera e possiamo soggiornare ancora per due settimane sull'Adriatico» – diceva un famoso pediatra di Sopron nel 1910.

La piccola borghesia invece viaggiava molto più di rado. Dopo la conclusione del periodo di studio e di apprendimento, corporazioni e studenti si mettevano in viaggio; questi itinerari, spesso privi di comodità, si svolgevano in condizioni piuttosto modeste.

Il proletariato invece non viaggiava quasi mai. Solo nel 1938 i giornali ungheresi annunciarono l'intenzione del Ministero dell'Industria di presentare a tal proposito una proposta in Parlamento: creare un'organizzazione denominata Országos Szabadidő Intézet (Istituto regionale per il tempo libero) con il compito di gestire il tempo libero dei lavoratori ungheresi. Si traeva ispirazione dall'esempio rappresentato dall'associazione nazionalsocialista Kraft durch Freude ("Forza attraverso la gioia") e dall'organizzazione italiana Dopolavoro: tuttavia a causa degli eventi bellici questa iniziativa non fu mai realizzata. Solo dopo il 1945 vennero organizzati viaggi, escursioni e vacanze per i lavoratori più giovani.

In base alle possibilità economiche e al tempo a disposizione, un tempo i viaggi erano pertanto riservati esclusivamente all'aristocrazia; principalmente per motivi diplomatici, di studio, per visitare i parenti e congiunti o per riposare. Possiamo considerare come motivazione primaria delle forme di iniziale turismo essenzialmente la variazione delle condizioni climatiche che spingevano l'ari-

one third at their country estates and one third in the city. Many memoirs report on long journeys, often as far as other continents.

The Hungarian reform-minded gentry preferred domestic bathing resorts, such as Balatonfüred, as gathering places for intelligent exchanges of experiences.

With the beginning of industrialisation the new bourgeoisie (based on capital) tried to mimic the noble leisure habits (theatres, travel). The richer middle classes travelled to the mountains in Upper Hungary and Transylvania.

Another destination popular with the middle class was the Adriatic coast. "Just one pertussis epidemic in spring and we can stay for two weeks longer at the Adriatic Sea", said a famous paediatrician in Sopron in 1910.

The petite bourgeoisie rarely travelled. Fellows of the guilds and students went on a journey after they finished their years of apprenticeship or study, journeys which were frequently lacking in comfort and convenience. The working class almost never travelled. Only in 1938 did Hungarian newspapers announce that the Ministry for Industry planned to file a proposal to the parliament to found the Országos Szabadidő Intézet (State Institutes for Leisure Time) organisation, with its aim being to shape the leisure time of the Hungarian workforce. The National Socialist's Kraft durch Freude (Strength through Joy) community and the Italian Dopolavoro organisation were taken as examples. Due to the war, this organisation never came into existence. It was only after 1945 that country trips, hikes and holidays were arranged for young labourers.

Due to financial constraints and limited spare time, travelling used to be a privilege of the aristocracy, which primarily practised it for the purposes of diplomacy, studies, visiting relatives and recreation. The aristocracy's migrations between town houses and summer residences in the countryside simply for reason of a better climate can be regarded as an early type of tourism.

Mass tourism today, although on a very different scale, mimics this behaviour by performing a change of location from the place of residence to the holiday destination of choice. A significant example of a "vocational" traveller, for the purpose of study, from Styria is Joseph Freiherr von Hammer Purgstall (1774 to 1856), diplomat and orientalist, who came to fame as a translator of oriental literature

gradu. U mnogim memoarima spominju se velika putovanja, često i na druge kontinente. Mađarsko sitnije plemstvo davalo je prednost domaćim kupališnim odmaralištima, kao što je Balatonfüred, kao mjesto susreta za inteligentnu razmjenu iskustava.

S početkom industrijalizacije, nova građanska klasa (kapitalističko građanstvo) pokušala je oponašati plemenitaše u provođenju slobodnog vremena (kazališne posjete, putovanja). Bogatija srednja klasa posjećivala je planine Gornje Mađarske i Transilvaniju.

Jadranska obala je također bila popularna destinacija za srednju klasu. „Epidemija hripavca u proljeće i mi možemo ostati dva tjedna duže na Jadranu ” - rekao je poznati pedijatar u Sopronu 1910. godine.

Pripadnici nižeg građanskog sloja rijetko su putovali. Na kraju naukovanja i akademske godine, članovi ceha i studenti išli su na putovanja, koja su često bila bez udobnosti, s vrlo skromnim uvjetima. Radnička klasa gotovo nikada nije putovala. Tek 1938. godine mađarske novine su objavile da Ministarstvo industrije namjerava podnijeti prijedlog u parlamentu za osnivanje organizacije „Országos Szabadidő Intézet” (Nacionalni institut za godišnje odmore) sa zadatkom izrade plana provođenja godišnjeg odmora mađarskih radnika. Kao uzor, bila je njemačka nacional - socijalistička zajednica "Kraft durch Freude" (KdF) i talijanska organizacija "Dopolavoro". Zbog ratnih događanja ova organizacija nikada nije uspostavljena. Tek nakon 1945. godine bili su organizirani izleti po zemlji, planinarenje i odmor za mlađe radnike.

Putovanja su ranije, zbog financijskih, ali i vremenskih mogućnosti, bila rezervirana samo za aristokraciju, koja ih je prvenstveno koristila za potrebe diplomacije, studiranja, posjete rodbini i odmor. Kao oblik ranog turizma, može se navesti klimom uvjetovana selidba aristokracije iz gradskih palača u ljetnikovce. Takav oblik turizma je usporediv, ali svakako u drugim odnosima, s današnjim masovnim turizmom, kod kojeg ljudi također sele iz svojih prebivališta u mjesta za odmor. Važan primjer čovjeka koji je iz Štajerske putovao zbog studiranja je Joseph von Hammer Purgstall (1774-1856), diplomat i orijentalist, koji je poznat kao prevoditelj orijentalne književnosti i kao utemeljitelj znanstvene osmanistike te kao pionir orijentalnih studija. Hammer Purgstall bio je i prvi predsjednik Austrijske akademije znanosti, koju je



Balatonfüred

(c) Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, Budapest



Castle in Jakobsdorf, Transsylvania, 14th century

(c) wikipedia.org



Carpenters on the move

(c) wikipedia.org



Bad Gleichenberg, milkhall

(c) Ria Mang

matlichen Wohnsitz in die Urlaubsdestination der Wahl vollführt.

Ein bedeutendes Beispiel eines beruf(-ung-)sbedingt Reisenden aus der Steiermark zum Zwecke des Studiums ist Joseph Freiherr von Hammer Purgstall (1774 bis 1856), Diplomat und Orientalist, der als Übersetzer orientischer Literatur bekannt wurde und als Begründer der wissenschaftlichen Osmanistik und als Pionier der Orientalistik gilt. Hammer Purgstall war auch erster Präsident der vom „Steirischen Prinzen“ Erzherzog Johann 1847 gegründeten Österreichischen Akademie der Wissenschaften. Freiherr von Hammer Purgstall erbte von Johanna Anna Gräfin Purgstall geb. Cranstoun - aus einem edlen schottischen Geschlecht – das nördlich von Bad Gleichenberg gelegene Schloß und Gut Hainsfeld. Er galt als enger Freund des Gründers von Bad Gleichenberg, Graf von Wickenburg.

Dass Reisen und Kuraufenthalte der obersten Gesellschaftsschicht vorbehalten sein muss, widerlegt der Kurort St. Radegund am südlichen Fuße des Grazer Hausberges Schöckl. Der Kurort wurde als Kaltwasser-Heilanstalt weltweit bekannt. Der Kurarzt Gustav Novy war maßgeblich am Aufschwung des Ortes beteiligt, seit er 1864 die Leitung in der Kuranstalt übernahm. Die Eröffnung des Kurhauses 1870 trug dazu bei, dass St. Radegund zu den angesagtesten Orten im ganzen Land zählte. Novy hatte auf einen Kurort im Ort besonderen Wert gelegt, damit den Gästen auch in Sachen Freizeitgestaltung etwas geboten werden konnte. Im prunkvollen Saal speisten 300 Gäste, die dann im Kurpark spazierten. Wöchentlich fand ein Ball, das sogenannte „Kränzchen“ statt. Höhepunkte waren der Kaiser-Ball und der Anna-Ball am 26. Juli, an dessen Vorabend ein fulminantes Feuerwerk – sichtbar bis ins Grazer Becken – gezündet wurde. Auch wurden Konzerte mit berühmten Musikern abgehalten. Dennoch sei St. Radegund (laut dem Historiker Harald D. Gröller) kaum für den Hochadel interessant gewesen, sondern eher für die wohlhabende bürgerliche Mittel- und Oberschicht. Ausschlaggebend dafür war auch die kurze Anreisezeit von Graz und die damit verbundenen niedrigen Reisekosten.

Zum Kurhaus sei anzumerken, dass dieses im Jahr 2015 generalsaniert und adaptiert worden war und als Veranstaltungs-Zentrum auch heute noch zur Verfügung steht.

Bis in die dreißiger Jahre blieb der regionale

hivatottságból választja az utazást. Hammer-Purgstall a keleti irodalom fordítójaként, a tudományos oszmanisztika megalapítójaként, valamint az orientalisztika úttörőjeként vált ismertté. Hammer-Purgstall egyben első elnöke volt az Osztrák Tudományos Akadémiának, amely 1847-ben, a „stájer herceg”, János főherceg kurátorsága mellett alakult meg. Hammer-Purgstall báró a skót nemesi származású Johanna Anna Purgstall, született Cranstoun bárónótól megörökölte a Bad Gleichenbergtől északra fekvő hainsfeldi kastélyt és a hozzá tartozó birtokot. A báró közeli barátja volt a gleichenbergi gyógyfürdő megalapítójának, Wickenburg grófjának.

A graziak kedvenc kirándulóhegye, a Schöckl déli lábánál fekvő St. Radegund gyógyhely a cáfolata annak, hogy az utazás és a gyógyüdülés csak a legfelsőbb társadalmi rétegek kiváltsága lehetett. A fürdőhely hideg vizes gyógyintézményként vált világszerte ismertté. Gustav Novy fürdőorvos jelentős részt vállalt a hely fejlődésének fellendülésében, azt követően, hogy 1864-ben átvette a gyógyintézmény irányítását. A fürdőház megnyitása 1870-ben hozzájárult ahhoz, hogy St. Radegund az egész ország egyik legfelkapottabb üdülőhelyévé vált. Novy a fürdőház nagytermét (Kursaal) azért tartotta különösen fontosnak, mert ez a hely a vendégeknek a szabadidő eltöltésére is lehetőséget adott. A pompás teremben 300 vendég étkezett, majd a gyóparkban tehettek egy sétát. Hetente rendezték meg a Koszorúcska nevű bált. A Császár-bál és a július 26-án megrendezett Anna-bál számított a legkiemelkedőbb eseménynek, az előestéjén ragyogó tűzijátékkal, amelynek fénye egészen a Grazi-medencéig ellátszott. Emellett koncerteket is tartottak, híres zenészek közreműködésével. Harald D. Gröller történész szerint St. Radegund nem annyira a főnemesség, hanem sokkal inkább a vagyonos polgári közép- és felsőbb osztály számára volt vonzó. Számukra döntő jelentőséggel bírt a rövid odautazási idő, és ebből következően az alacsony utazási költség.

A fürdőházról még annyit érdemes megemlíteni, hogy 2015-ben általános felújításon és korszerűsítésen esett át, és mint rendezvényközpont ma is a vendégek rendelkezésére áll.

A regionális turizmus egészen a 30-as évekig a nemesség és a helyi kispolgárság kiváltsága volt, akik Gradóval szemben főként Opatija, a Kvarner-öböl és Dalmácia tengeri

stocrazia a trasferirsi dal palazzo cittadino alla residenza estiva in campagna.

Questo comportamento è paragonabile, ma ovviamente si presenta imitato oggi in modo diverso, dal diffuso turismo di massa, nel quale si effettua la partenza dalla propria residenza per raggiungere la destinazione prescelta per le vacanze.

Un esempio significativo di viaggiatore per motivi professionali e di studio è Joseph Freiherr von Hammer Purgstall (Graz, 1744 - Vienna, 1856), diplomatico e orientalista originario della Stiria che divenne famoso come traduttore della letteratura orientale, fondatore della scienza osmanistica e pioniere dell'orientalistica. Hammer Purgstall fu anche il primo presidente della Österreichischen Akademie der Wissenschaften (Accademia austriaca delle Scienze), fondata dal Principe della Stiria, l'arciduca Johann Erzherzog, nel 1847. Freiherr von Hammer Purgstall ereditò dalla contessa Johanna Anna Purgstall, nata Cranstoun e di nobile discendenza scozzese, il castello situato a nord di Bad Gleichenberg e Gut Hainfeld ed era considerato un grande amico del fondatore della stazione di Bad Gleichenberg, il conte di Wickenburg.

I viaggi e i soggiorni di cura non necessariamente dovevano essere riservati delle classi sociali dominanti e ciò viene confermato dall'esistenza del centro benessere di St. Radegund posto alle pendici sud del monte di Graz, lo Schöckl. Il luogo destinato alla salute divenne famoso in tutto il mondo come istituto idroterapico. Il medico internista Gustav Novy collaborò in modo determinate allo sviluppo della struttura a partire dal 1864, quando assunse la direzione della casa di cura.

L'apertura ufficiale del centro curativo nel 1870 contribuì a far rientrare St. Radegund tra i posti più alla moda presenti dell'intera regione. Novy dimostrò particolare interesse per la realizzazione di una sala all'interno della casa di cura, affinché gli ospiti potessero occupare in essa parte del loro tempo libero. Nella lussuosa sala banchettavano 300 ospiti, fintanto che potevano successivamente passeggiare nel parco adiacente. Ogni settimana veniva organizzato un ballo, il cosiddetto Kränzchen. Momenti salienti erano rappresentati dal Kaiser Ball e dall'Anna Ball, eventi che si tenevano il 26 luglio: alla vigilia del gran ballo venivano fatti esplodere splendidi fuochi d'artificio visibili fino al bacino di Graz e si organizzavano contemporaneamente anche dei concerti con musicisti

and is considered to be the founder of academic Ottoman studies and a pioneer in Oriental studies. Hammer Purgstall was further the first president of the Austrian Academy of Sciences founded in 1847 by the "Styrian Prince" Archduke John. Freiherr von Hammer Purgstall inherited Hainsfeld castle and estate, north of Bad Gleichenberg, from Johanna Anna Countess Purgstall, born Cranstoun, of noble Scottish lineage. He was said to be a close friend of the founder of Bad Gleichenberg, the Count of Wickenburg.

But travel and curative stays were not solely reserved for the upper social classes, as is proven by the health resort of St. Radegund at the southern foot of Schöckl mountain, just to the north of Graz, which gained worldwide fame as a cold-water spa. A significant contribution to the prosperity of the resort was made by spa physician Gustav Novy, after he took charge of the sanatorium in 1864. The opening of the Kurhaus (spa house) helped St. Radegund to become one of the most fashionable places in the whole country. Novy put great emphasis on having a (spa) hall in the resort, so that guests could also enjoy leisure activities. The luxurious hall hosted 300 dinner guests who would afterwards go for a walk in the spa park. Once a week a ball, the so-called Kränzchen, took place, with the highlights being the Emperor's Ball and the Anna Ball on the 26 July, on the eve of which a splendid firework display would be held which was visible as far away as the Graz Basin. Famous musicians would give concerts at the spa. Still, St. Radegund (according to historian Harald D. Gröller) remained of little interest for the high nobility, but rather for the wealthy civil middle and upper classes. The crucial factor therefore was the travelling time and the thereby low travel costs.

The Kurhaus, it should be noted, was completely renovated and adapted in 2015 and is currently available as an event centre.

Until the 1930s, regional tourism remained a privilege of the nobility and the local petite bourgeoisie, who preferred the sea resorts of Opatija, Kvarner Bay and Dalmatia to Grado. This applied until 1918 and beyond that until the 1930s, at a time when Istria and the coastal areas became Italian territory.

The expansion of mass tourism in this region started with the economic upturn in the 1960s, an era of the big, sometimes chaotic city expansions of the most important bathing resorts on the northern Adriatic coast (most

1847. osnovao nadvojvoda Johann, "štajerski princ". Barun Hammer Purgstall naslijedio je od Johanne Anne, grofice Purgstall, rođene Cranstoun – koja potječe iz plemenite škotske obitelji - dvorac i imanja Hainsfeld, sjeverno od Bad Gleichenberga. Bio je bliski prijatelj utemeljitelja Bad Gleichenberga, grofa von Wickenburga.

Da putovanja i boravak u lječilištima ne moraju biti privilegija najviših društvenih slojeva dokazuje primjer lječilišta Sv. Radegund na južnom podnožju Gradačke lokalne planine Schöckl. Mjesto je bilo poznato širom svijeta kao sanatorij s hladnom vodom. Liječnik u sanatoriju, Gustav Novy, igrao je značajnu ulogu u razvoju mjesta, nakon što je 1864. godine preuzeo vodstvo u sanatoriju. Otvaranje zgrade sanatorija 1870. godine pridonijelo je činjenici da je Sv. Radegund bio jedno od najpopularnijih mjesta u zemlji. Novy je posebnu pozornost pridavao dvorani u lječilištu, tako da se gostima može ponuditi dodatni sadržaj u slobodno vrijeme. U raskošnoj dvorani moglo je jesti 300 gostiju, koji su nakon toga šetali po lječilišnom parku. Svakog tjedna održavao se ples, takozvani "vjenčić". Vrhunac su bili „Carski bal“ i „Anin bal“ 26. srpnja, uoči kojih je priređivan briljantni vatromet vidljiv sve do Graza. Također su održavani koncerti s poznatim glazbenicima. Unatoč svemu Sv. Radegund nije bio zanimljiv za visoko plemstvo (prema povjesničaru Haraldu D. Grölleru), nego za dobro stojeću, građansku srednju i gornju klasu. Razlog tome bilo je kratko vrijeme putovanja i s time povezani niski troškovi.

Lječilište u Sv. Radegundu je 2015. godine u cijelosti obnovljeno i dostupno i danas kao mjesto različitih događanja.

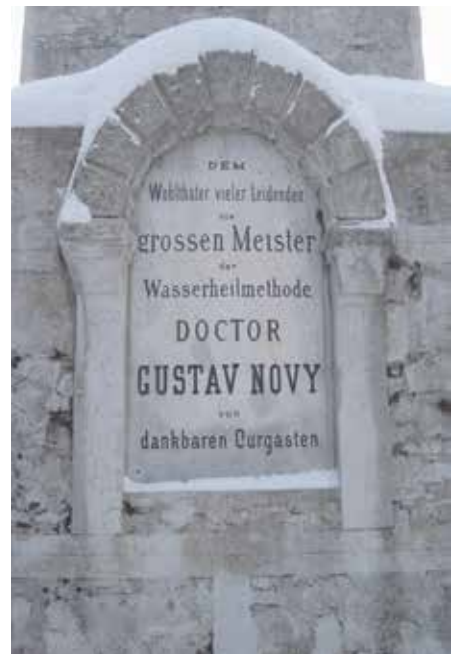
Opatiju je prije dolaska kapitala „Južnih željeznica“ činilo stanovništvo skromnih životnih uvjeta, koje je preživljavalo zahvaljujući obradi zemlje te ribarstvu. Crikvenica je bila malo ribarsko mjesto, dok je stanovništvo Velikog i Malog Lošinja činilo i građanstvo. Najveću promjenu u sastavu stanovništva doživjela je Opatija, izgrađena s namjerom stvaranja elitnog mjesta za aristokraciju i visoko plemstvo Europe.

Do tridesetih godina regionalni turizam je bio privilegija plemstva i lokalne sitne buržoazije, koji su ljetovališta Opatiju, Kvarnerski zaljev i Dalmaciju birali radije nego Grado. To se nastavlja sve do godine 1918. i kasnije, barem do tridesetih godina, kada je Istra još uvijek bila dio talijanskog teritorija.



Joseph Freiherr von Hammer Purgstall
(1774-1856)

(c) wikipedia.org



Dedication inscription for Gustav Novy

(c) wikipedia.org



St. Radegund, curhouse with Dr. Novy

(c) wikipedia.org

Tourismus ein Privileg des Adels und des lokalen Kleinbürgertums, die in jedem Fall die Seebäder von Opatija, der Kvarner-Bucht und Dalmatiens Grado gegenüber bevorzugten. Dies galt bis zum Jahre 1918 und darüber hinaus zumindest bis in die dreißiger Jahre, als Istrien und die Küste noch zum italienischen Hoheitsgebiet gehörten.

Die Verbreitung des Massentourismus in der Region nahm mit dem wirtschaftlichen Boom in den sechziger Jahren ihren Anfang, einer Epoche, in der auch die großen, manchmal chaotischen Stadterweiterungen der wichtigsten Badeorte an der Küste der nördlichen Adria (vor allem Lignano Sabbiadoro und das nahegelegene Bibione) stattfanden. Vom kleinen Fischerdorf wuchs Lignano übermäßig an, dank des Kapitals von Investoren aus Udine, während Piancavallo noch gar nicht existierte und es Impulse für den Wintertourismus in der Region nur in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre des zwanzigsten Jahrhunderts gab, dank der Initiative privater Unternehmer.

fürdőhelyeit részesítették előnyben. Ez 1918-ig, sőt egészen a 30-as évekig volt így, amikor még Isztria és a tengerparti részek olasz felségterületnek számítottak.

A tömegetturizmus a régióban az 1960-as évek gazdasági fellendülésének köszönhetően terjedt el, egy olyan időszakban, amikor Észak-Adria partvidékének legjelentősebb fürdőhelyein nagyszabású és gyakran kaotikus városbővítésekre került sor (elsősorban Lignano Sabbiadoróban és a közeli Bibionében). Udinei befektetők tőkájének köszönhetően az egykori halászfalu, Lignano hatalmasra nőtt, míg Piancavallo ekkor még nem is létezett; a téli turizmus a régióban pedig csak a 20. század hatvanas éveinek végén kapott lendületet, magánvállalkozók kezdeményezésének köszönhetően.

famosi. Tuttavia, secondo lo storico Harald D. Gröller, per la nobiltà St. Radegund non era luogo particolarmente attrattivo, come fu invece per la medio-alta borghesia e i benestanti. A determinare questa percezione fu a tal proposito anche la possibilità di effettuare un breve viaggio per raggiungere il sito e la possibilità di contenere la spesa per l'intero soggiorno. Nel 2015 la casa di cura venne ristrutturata e adattata alle odierne esigenze ed è disponibile ancora oggi come luogo di eventi mondani.

Fino agli anni Trenta tuttavia il turismo regionale restò un privilegio della nobiltà e della piccola borghesia locale che in ogni caso tese a preferire le località balneari di Abbazia, del Quarnaro, della Dalmazia e di Grado. Questa tendenza perdurò sino al 1918 e successivamente almeno fino agli anni Trenta, quando l'Istria e parte della costa dalmata appartenevano ancora all'Italia.

La diffusione del turismo di massa nella regione Friuli Venezia Giulia iniziò con il boom economico degli anni Sessanta, epoca nella quale ebbero luogo le maggiori espansioni urbane, talvolta disordinate, delle principali stazioni balneari presenti nel litorale dell'Alto Adriatico: fra queste Lignano Sabbiadoro e la vicina Bibione. Da piccolo villaggio di pescatori Lignano crebbe a dismisura grazie ai capitali provenienti da investitori di Udine, mentre Piancavallo ancora nemmeno esisteva e diede impulso al turismo invernale in regione solo a partire dalla seconda metà degli anni Sessanta del Novecento grazie all'iniziativa di imprenditori privati.



Giovanni Donadon. Skyscraper Park Palace, Lignano Pineta (1962-1965) (c) P. Tomasella

notably Lignano Sabbiadoro and nearby Bibione). Lignano grew excessively from a small fishing village, thanks to capital from investors from Udine. Piancavallo did not even exist at that time and incentives for winter tourism within the region only emerged in the second half of the 1960s, due to an initiative by private entrepreneurs.

Širenje masovnog turizma u regiji počelo je s gospodarskim rastom šezdesetih godina. To je bilo doba kada je došlo do velikog, ponekad i kaotičnog širenja glavnih turističkih naselja na obali sjevernog Jadrana (posebno Lignano Sabbiadoro i obližnji Bibione). Na primjer Lignano je pretjerano prerastao svoju izvornu veličinu malog ribarskog mjesta, zahvaljujući kapitalu investitora iz Udina, dok mjesto Piancavallo gotovo nije postojao i tek je je u drugoj polovici šezdesetih godina dvadesetog stoljeća stvoren i razvijan, zahvaljujući inicijativi privatnih poduzetnika.



Seaplane Dornier Do X in Venice, 1931

(c) wikipedia.org



Panorama of Lignano Sabbiadoro, 1965

(c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro

4. Ziele von Touristen

Im Zeitalter der Romantik (1795–1840) vergrößerte sich die Zahl der Reisenden erheblich. Es kamen jene hinzu, die eine „Sehnsucht nach dem Unendlichen“ verspürten, sich vergnügen oder selbst finden wollten. Dies entsprach der Denkweise dieses Zeitalters.

Ziel von Touristen am Ende des 19. Jahrhunderts in Ungarn (Schätzung): Ausruhen (16,7%), Verwandtenbesuch (10,0%), Heilbad (7,7%), Kulturereignisse (6,0%), Gewohnheit (25,6%), Einladung (10,0%), schöne, ruhige Naturumgebung (20,5%), geringe Preise (3,5%).

Die Sommerfrische

Seit der Biedermeierzeit war es für das gehobene Bürgertum üblich, den Städten im Sommer den Rücken zu kehren und sich in der ländlichen Umgebung zu erholen. Es imitierte damit den Adel, der sich im Sommer auf seine Landgüter zurückzog. Durch den Eisenbahnbau in der Gründerzeit konnte für solche Aufenthalte der Radius um urbane Zentren um ein Vielfaches erweitert werden.

Kärnten als Ziel der Sommerfrische eignete sich durch seine weite Entfernung zu den großen Städten der Monarchie nur für einen längerfristigen Aufenthalt. Dafür wurden in attraktiven Orten Unterkünfte für jegliches Publikum errichtet. Erste Anziehungspunkte in Kärnten waren Heiligenblut und der Wörthersee. An letzterem waren vor allem das Nord- und Westufer sehr beliebt. Findige Hoteliers kümmerten sich fieberhaft um die nötige Infrastruktur und schätzten den aufkommenden Tourismus als rentable Einkommensquelle. Auch für den Millstätter See war die Eisenbahn von Vorteil, obwohl die Entfernung von Spittal zuerst mit Kutschen, dann mit einer regelmäßig verkehrenden Omnibus-Verbindung zu überbrücken war.

Der Ossiachersee konnte sich erst später und langsamer als Fremdenverkehrsregion präsentieren.

Die Umstände der Entfernung bewirkten bei vielen wohlhabenden Familien, sich in landschaftlich schönen Gegenden, besonders aber an den Seen, eigene Villen bauen zu lassen. Damit war für die Gäste auch eine emotionale Bindung mit dem Ferienort gegeben.

4. Turistacélok

A romantika korában (1795–1840) az utazók száma jelentősen megnőtt. Az utazókhöz csatlakoztak a „végtelen után vágyakozók” is, akik kikapcsolódni akartak és önmagukat megtalálni. Mindez megfelelt a kor általános gondolkodásmódjának.

A 19. század végi Magyarországon a turisták a következő célokat keresték: pihenés (16,7%), rokonlátogatás (10,0%), gyógyfürdőzés (7,7%), kulturális események (6,0%), megszokás (25,6%), meghívás (10,0%), szép, nyugodt természeti környezet (20,5%), alacsony árak (3,5%).

Nyári felfrissülés

A biedermeier-kor óta szokás volt vagyonszább polgári körökben, hogy nyáron hátat fordítanak a városnak, és vidéki környezetben pihent ki magukat. Ezzel a nemességet utánozták, amelynek tagjai nyáron vidéki birtokaikra vonultak vissza. A 19. század második felében végbement kapitalizálódás és modernizálás időszaka (német nyelvterületen a „Gründerzeit” kora) egyben a vasútépítés korszaka is volt, és ennek köszönhetően a többszörösére nőtt a városi központok körül húzható – mint az elérhető nyaralóhelyek távolságát jelző kör – sugara.

Karintia a „nyári felfrissülés” lehetséges helyszínéül túlságosan nagy távolságra feküdt a Monarchia nagyobb városaitól, ezért csak hosszabb ott-tartózkodásra volt alkalmas. A vonzó helyszíneken ezzel egyidejűleg szálláshelyeket alakítottak ki minden réteg számára. Karintiában az első idegenforgalmi célpontnak Heiligenblut és a Wörthi-tó számított. Ez utóbbi esetében mindenképp az északi és a nyugati tópart vált különösen kedvelté. Leleményes hoteltulajdonosok lázasan igyekeztek gondoskodni a szükséges infrastruktúráról, hiszen a fellendülő idegenforgalomban elsősorban kifizetődő jövedelemforrást láttak. A Millstatti-tó számára is előnyökkel járt a vasút megjelenése, annak ellenére, hogy az utat Spittaltól odáig eleinte kocsival, később pedig rendszeresen közlekedő omnibusz-járáttal tették meg a látogatók.

Az Ossiachi-tó csak később és fokozatosan vált idegenforgalmi térséggé.

A távolság miatt sok jómódú család jutott arra a döntésre, hogy saját villát épít a szép környezetben, elsősorban a tavak mellett.

4. Gli obiettivi dei turisti

Durante l'affermazione del movimento culturale del Romanticismo (1795-1840) il numero dei viaggiatori aumentò notevolmente, coinvolgendo anche coloro che desideravano soddisfare il proprio «anelito verso l'infinito» o, semplicemente, chi voleva divertirsi o ritrovare se stesso, seguendo la mentalità dell'epoca.

Secondo una stima del periodo, l'obiettivo dei turisti alla fine del XIX secolo in Ungheria era il riposo (16,7%), la visita ai parenti (10,0%), le cure termali (7,7%), gli eventi culturali (6,0%), le consuetudini (25,6%), un invito specifico (10,0%), un ambiente naturale tranquillo (20,5%), i prezzi favorevoli di soggiorno (3,5%).

La villeggiatura estiva

A partire dal periodo Biedermeier era comune per l'alta borghesia lasciare la città in estate e andare a riposarsi in campagna. In questo modo veniva imitata la nobiltà che nella stagione estiva si ritirava nelle proprietà agricole e nelle tenute rurali. Con la costruzione della ferrovia durante il periodo denominato Gründerzeit (con questo termine si indica il processo di industrializzazione avvenuto in Germania e in Austria nel corso del XIX secolo, che si concluse con il crollo della borsa del 1873), fu possibile ampliare notevolmente gli ambiti circostanti i centri urbani per ogni tipo di soggiorno.

La Carinzia era consona come meta di villeggiatura estiva solo per un soggiorno a lungo termine, a causa della distanza delle località di vacanza dalle grandi città dell'Impero. A tal fine vennero costruiti alloggi nei luoghi più ricchi di attrattive funzionali per qualsiasi tipologia di ospite. Le prime attrazioni turistiche in Carinzia furono la località di Heiligenblut (ai piedi del Großglockner, nel Parco nazionale Alti Tauri) e il Wörthersee, un lago di cui, dal punto di vista paesaggistico, si potevano apprezzare soprattutto le sponde settentrionali e occidentali. Gli albergatori più intraprendenti concentrarono tutti i loro sforzi sulle necessità di realizzazione di adeguate infrastrutture (strade, ferrovie, ecc.), considerando il crescente numero di turisti come una fonte redditizia di guadagno. Anche il lago di Millstatt trasse vantaggio dal completamento della ferrovia, nonostante la breve distanza da Spittal rimanesse coperta prima dalle carrozze e più tardi da un regolare servizio di autobus.

L'Ossiacher See si è sviluppato invece come polo turistico solo più lentamente e in epoca

4. Tourists' objectives

The number of people travelling increased significantly in the Age of Romanticism (1795–1840). The new travellers were those that felt a “desire for the infinite”, wanted to be amused or were trying to find themselves. This corresponded with the mind-set of that era.

The motivations for tourism in Hungary at the end of the 19th century were as follows (estimated): relaxation (16.7%), visiting relatives (10.0%), spa (7.7%) cultural events (6.0%), habit (25.6%) invitation (10.0%), beautiful, quiet natural surroundings (20.5%), low costs (3.5%)

Sommerfrische (summer retreat)

Since the Biedermeier period (1815 – 1848) it had become common for the upper bourgeoisie to leave the cities during summer and to relax in the countryside. In doing so they mimicked the aristocracy, who retreated to their country estates. Due to railway construction during the Gründerzeit era (up to 1873) the radius around urban centres for such excursions could be extended considerably.

Due to its remoteness from the Monarchy's largest cities, Carinthia was only a suitable destination for longer Sommerfrische trips. Consequently, facilities to accommodate all kinds of clientele for longer periods were built in appealing locations. The first centres of attraction in Carinthia were Heiligenblut and Wörthersee, with the latter being particularly popular at its northern and western shore. Clever hoteliers took care of the infrastructure required and appreciated the emerging tourism as a lucrative source of income. The railway was also beneficial for Lake Millstatt, although the distance to Spittal had initially to be covered by carriages and later by a regular omnibus connection.

Lake Ossiach took longer to become recognised as a tourist destination.

The inconvenience of having to travel long distances led many wealthy families to build private villas in scenic regions, especially at the lakes. Hence the guests were gained an emotional tie to the holiday resort.

4. Odredišta turista

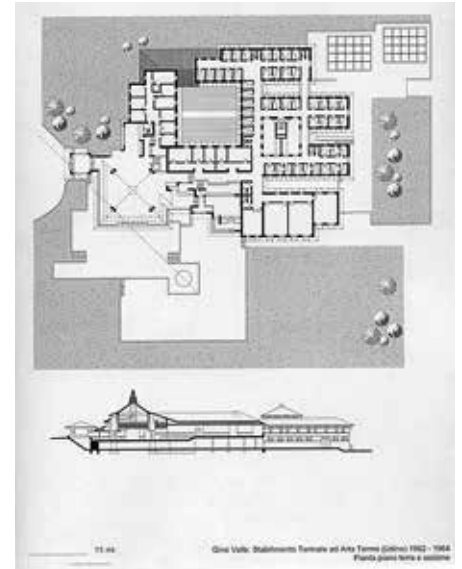
U doba romantizma (1795. - 1840.) znatno je porastao broj putnika. Bilo je onih koji su osjetili “čežnju za beskonačnim”, koji su se htjeli zabaviti ili „naći“. To je odgovaralo načinu razmišljanja tog doba.

Ciljevi turista na kraju devetnaestog stoljeća u Mađarskoj su po procjeni bili: odmor (16,7%), posjeta rodbini (10,0%), kupališno liječenje (7,7%), kulturni događaji (6,0%), običaji (25,6%), pozivi (10,0%), lijepo, tiho okruženje prirodom (20,5%), niske cijene (3,5%).

„Ljetna svježina“

Od razdoblja biedermeijera, uobičajeno je da visoko građanstvo ljeti okreće leđa gradovima i da se oporavlja u ladanjskom okruženju. Tako su oponašali plemstvo, koje se u ljetnim mjesecima povlačilo na svoje posjede. Zbog izgradnje željeznice u „utemeljiteljskom razdoblju“, radijus oko gradskih središta mogao se višestruko proširiti za takva putovanja.

Koruška, kao cilj za uživanje „ljetne svježine“, bila je zbog udaljenosti od velikih gradova „Monarhije“, pogodna samo za dugotrajniji boravak. U tu svrhu, izgrađeni su smještajni kapaciteti u atraktivnim mjestima, za svekoliku klijentelu. Prva takva mjesta u Koruškoj su bila Heiligenblut i Wörthersee. Na potonjem su bile najpopularnije sjeverna i zapadna obala. Iskusni hotelijeri grozničavo su brinuli o potrebnoj infrastrukturi jer su turizam procijenili kao profitabilni izvor prihoda. Željeznica je također bila prednost i za Millstättersee, iako su od željezničke stanice u Spittalu najprije vozile kočije, koje su zatim zamijenjene redovitim autobusnim prijevozom. Jezero Ossiach razvilo se tek kasnije kao turističko područje. Neugodnosti povezane s velikom udaljenošću takvih mjesta od kuće ponukala je mnoge bogate obitelji na izgradnju vlastite vile na slikovitim mjestima, osobito na jezerima. Na taj način gosti su se i emocionalno vezali s odmaralištem.



Gino Valle. Project of thermal baths in Arta Terme, 1962

(c) Archivio fotografico ERPAC, Passariano



Maiernigg am Wörthersee

(c) LM Kärnten, LG-F-898



Wörthersee, Villa Miralago

(c) J. Schwertner

Mindez pedig ahhoz is hozzájárult, hogy a vendégek és az üdülőhely között érzelmi kapcsolat alakulhasson ki.

Kuranstalten als Sommerfrische

Wasser- und Luftkurorte boten sich ebenso für die Sommerfrische an, allerdings waren hier die Gäste gesundheitlich eingeschränkt, daher wurde großer Wert auf Bequemlichkeit und Ruhe gelegt.

Warmbad Villach war der Spitzenbetrieb Kärntens. Seit Eröffnung der k. k. Staatsbahn im Jahr 1873 erfreute sich Warmbad einer nie da gewesenen Gästefrequenz. Ein Kuraufenthalt im »Walterhof« war zur Prestigesache geworden.

Der Ort hatte einen eigenen Bahnhof erhalten, an dem alle internationalen Züge Halt machten und Herrschaften aus ganz Europa ausstiegen.

Sein Goldenes Zeitalter erlebte Warmbad Villach zur Jahrhundertwende, als die Geschäftsführung auf die vierte Generation, die Geschwister Feldner, überging. Der Grundbesitz der Familie wuchs von 59 Hektar auf 600 Hektar an und umfasste nun neben den Liegenschaften im Bereich der Therme auch die ertragreichsten Wälder an den Hängen des Dobratsch. Das Kurmittelhaus und der Karawankenhof wurden vergrößert und im Stil der sogenannten Wörthersee-Architektur adaptiert. Publikumsmagnet war das zur Gänze erneuerte Hallenbad, das als das größte Europas galt und mit hübschen Zwiebeltürmchen und einer Orangerie ausgestattet war. Dazu kamen ein neues Freibad, ein Kriketplatz und ein kleiner Zoo, der den Kurpark um ein exotisches Element bereicherte.

»Alles atmet in diesem Erholungsorte den heitersten Genuß eines träumerisch poetischen Daseins«, schwärmten die Villacher Nachrichten. Die Therme war zum noblen »Exzellenzenbad« aufgestiegen, in welchem sich hochrangige Militärs und Beamte mit Mitgliedern des Hochadels trafen. Selbst der König von Sachsen und Erzherzog Ferdinand trugen sich ins Gästebuch ein.

In Mittewald bei Villach errichtete Baronin Olga von Lang zu Beginn der 1890er Jahre eine Wasserheilanstalt in schöner, großbürgerlicher Bauweise. Die Kuranstalt wurde

Gyógyhelyek mint a nyári felfrissülés helyszínei

A gyógyfürdők és klimatikus gyógyhelyek szintén alkalmasnak tűntek a nyári felfrissülésre, azonban itt a vendégek gyenge egészségi állapota miatt nagy hangsúlyt fektettek a kényelemre és a nyugalomra is.

A villachi meleg vizes fürdő (Warmbad Villach) volt Karintia első számú idegenforgalmi vállalkozása. A cs. és kir. állami vasút 1873-as megnyitását követően a meleg vizes fürdőhely soha nem látott látogatottságnak örvendett. A „Walterhof”-ban eltöltött gyógyüdülés presztízskérdéssé vált.

A hely saját pályaudvart kapott, ahol az összes nemzetközi vonat megállt, és ahol kiszállhatott az egész Európából érkező úri közönség.

A villachi Warmbad aranykora a századforduló idejére tehető, amikor az üzletvezetés már a negyedik generációra, a Feldner testvérekre szállt át. A család földbirtoka 59 hektárról 600 hektárra nőtt, és a termálfürdő területén lévő ingatlanok mellett magában foglalta a Dobratsch-hegy lejtőin lévő legjobbveldezőbb erdőket is. A gyógyüdülőt (Kurmittelhaus) és a Karawankenhof Hotel megnagyobbitották, és az úgynevezett wörthi-tavi stílusban átépítették. A teljesen megújult – és egyben Európában a legnagyobb – fedett fürdő csinos kis hagymakopuláival és télikertjével (orangerie) valósággal vonzotta a látogatókat. Ezeket egészítette ki később a szabadtéri fürdő, a kriketpálya és egy kis állatkert, amely egzotikus elemként gazdagítja a gyógyparkot.

„Itt mindenből az ábrándos lírai jelenlét derűs élvezete árad” – írta az üdülőhelyről rajongással a Villacher Nachrichten című újság. A termálfürdő kiérdemelte az „excellenciák fürdője” címet, amelyben magas rangú katonák és tisztviselők találkozhattak a főnemesség tagjaival. A szász király és Ferdinánd főherceg is bejegyezték nevüket a vendégekönyvbe.

Olga von Lang bárónő az 1890-es évek elején Mittewald bei Villachban vizes gyógyintézményt létesített szép, nagypolgári stílusban. A gyógyhelyet elsősorban a jól szituált

più recente.

Il fattore distanza dalle reti indusse molte famiglie benestanti a costruire le proprie ville in aree panoramiche, ma soprattutto vicino ai laghi. Per gli ospiti stanziali veniva quindi a crearsi anche un legame emotivo ed affettivo con il luogo di soggiorno.

Centri di cura come villeggiatura estiva

Le stazioni termali e climatiche erano certamente adatte anche per la villeggiatura estiva: tuttavia, in questo caso, poiché gli ospiti effettuavano la scelta per problemi di salute, ad esse fu dedicata particolare attenzione per garantire agli ospiti comodità e tranquillità di permanenza.

Warmbad Villach viene considerato il maggiore centro termale della Carinzia. Dall'apertura della metropolitana leggera di superficie, nel 1873, Warmbad cominciò ad ospitare un numero sempre maggiore di utenti che divenne senza precedenti. Un soggiorno nel centro benessere Waterhof era considerato come un sinonimo di acquisito prestigio sociale.

Questa località disponeva di una propria stazione ferroviaria, nella quale i treni internazionali si fermavano con a bordo viaggiatori provenienti da tutta Europa.

Warmbad Villach visse il suo periodo d'oro tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, quando la direzione fu ereditata dalla quarta generazione di proprietari, i fratelli Feldner. La proprietà fondiaria della famiglia crebbe da 59 a 600 ettari e arrivò a comprendere, oltre al terreno vicino alle terme, anche i boschi più produttivi alle pendici del massiccio montuoso del Dobratsch. Il centro di trattamento termale e la struttura ricettiva Karawankenhof vennero ampliati e adattati allo stile della cosiddetta "Architettura Wörthersee". Molti ospiti erano attirati dalla piscina coperta completamente rinnovata, considerata la più grande d'Europa e decorata con graziosi campanili a bulbo e che disponeva anche di un aranceto, cui si aggiunsero successivamente una nuova piscina all'aperto, un campo da cricket e un piccolo zoo, il quale conferiva un tocco esotico all'intero centro benessere.

«Questo luogo di riposo emana tutta la serenità e il piacere di un'esistenza sognante e poetica» scrivevano con entusiasmo le cronache di Villach del periodo. Le terme diventarono quindi un centro di eccellenza, nel quale militari e funzionari di alto rango incontravano membri dell'alta nobiltà. Anche il re di Sasso-

Health resorts as locations for Sommerfrische

Water and climatic health-resorts also presented themselves as Sommerfrische locations, although here the guests were limited in their activities by their health, thus a large emphasis was put on comfort and ease.

The Warmbad Villach spa was once the leading company in Carinthia. Following the opening of the Austro-Hungarian state railway in 1873, Warmbad experienced an unprecedented number of visitors. A spa stay at Walterhof had become a prestigious thing.

The town received its own railway station, at which all types of international trains stopped, bringing people from all over Europe.

At the turn of the century, Warmbad Villach experienced its golden age, when the management was passed on to the fourth generation, the Feldner siblings. The family's land ownership increased from 59 hectares to 600 hectares, and included, besides the properties around the spa, the most fruitful woods on the slopes of Dobratsch Mountain. The therapeutic centre and the Karawankenhof were extended and adapted in the style of the so-called Wörthersee-Architecture. The completely renovated indoor pool area was the major attraction: considered to be the largest in Europe, it was decorated with two beautiful bulbous spires and an orangery. In addition, there was a new outdoor pool, a cricket pitch, and a small zoo, enhancing the spa park with another exotic element.

The Villacher Nachrichten newspaper wrote, enchanted, "Everything in this relaxation resort breathes the most buoyant enjoyment of a dreamy, poetic presence". The spa had risen to be a noble bathing resort of excellence, in which high-ranking military officers and officials met with members of the aristocracy. Even the King of Saxony and Archduke Ferdinand had signed the guestbook.

In the early 1890s Baroness Olga von Lang founded a hydropathic spa in Mittewald near Villach, built in a beautiful, bourgeois manner. The spa was mainly attended by a well-off crowd.

Lječilišta kao „ljetna svježina“

Mjesta s vodenim i zračnim kupkama bila su također u ponudi kao „ljetna svježina“, ali gosti su bili ograničeni zdravstvenim stanjem, tako da se velika važnost pridavala udobnosti i spokoju.

Toplice Villach bile su vrh koruške ponude. Od otvaranja „Carske i kraljevske državne željeznice“ 1873. g. broj gostiju je naglo porastao. Boravak u „Walterhofu“ postao je stvar prestiža.

Grad je imao vlastitu željezničku stanicu, na kojoj su se zaustavljali svi međunarodni vlakovi i dolazili su gosti iz cijele Europe.

Toplice Villach svoje su zlatno doba doživjele na prijelazu stoljeća, kada je uprava prešla na četvrtu generaciju, braću Feldner. Obiteljski posjed povećao se s 59 na 600 hektara i uključivao je, osim prostora uz terme, i najvrjednije šume na obroncima Dobratscha. Zgrade za smještaj gostiju „Kurmittelhaus“ i „Karawankenhof“ proširene su u stilu tzv. „Wörthersee arhitekture“. Magnet za goste je bio potpuno obnovljeni zatvoreni bazen, koji se smatrao najvećim u Europi i imao je dopadljive tornjeve u obliku lukovice i oranžeriju. Izgrađen je i novi vanjski bazen, kriket teren i mali zoološki vrt, koji je obogatio lječilišni park egzotičnim elementom.

„Sve u ovom odmaralištu odiše najsajnijim užitkom sanjarskog, poetskog postojanja“, pisale su novine „Villacher Nachrichten“. Toplice su uzdignute do najvišeg ranga („Ekscelentno kupalište“) u kojem su visoki vojni i državni službenici susretali članove visokog plemstva. Čak su se i kralj Saske te nadvojvoda Ferdinand upisali u knjigu gostiju.

U Mittewaldu kod Villacha izgradila je, na početku 1890-ih, barunica Olga von Lang kupališno lječilište u lijepom stilu visoke građanske klase. Lječilište je uglavnom posjećivala dobro situirana publika.

„Waldschlösschen“ je bio lječilište za terapiju zrakom i uživanje „ljetne svježine“, a služio je građanstvu. Nalazi se na mjestu nekadašnje čeličane u Mühldorfu, u dolini Mölltal.

Preblau, sa svojim izvorom „Sauerbrunn“,



Villach Warmbad, station

(c) wikimedia.org



Villach Warmbad, Karawankenhof

(c) wikimedia.org



Villach Warmbad, Karawankenhof

(c) julische-alpen.info

hauptsächlich von gut situiertem Publikum besucht.

Als Luftkurort und Sommerfrische bot sich das „Waldschlösschen“ dem Erholung suchenden Bürgertum an. Es stand mit seinen Dependancen am Platz des ehemaligen Stahlwerkes in Mühlendorf im Mölltal.

Preblau mit seinem Sauerbrunn gelangte 1869 aus Landbesitz in Privatbesitz. Ein Badehaus im Schweizerstil wurde errichtet und mit Marmorwänden und jedem Komfort ausgestattet. In der Kuranstalt konnten in den 1880er Jahren an die 60 Personen untergebracht werden.

Bad St. Leonhard bei Sarnitz konnte um die Wende zum 20. Jahrhundert neben Gästen aus Kärnten auch mit solchen aus Wien, Graz und Laibach aufwarten.

1886 wurde das Bad in Vellach mit seinem Eisen-Säuerling von Josef Gross renoviert und ein neues Kurhotel mit allem erdenkbaren Luxus errichtet. Bereits vier Jahre später war die jährliche Gästezahl auf etwa 600 Gäste angestiegen.

Das um 1910 errichtete Hotel „Agathenhof“ bei Hirt war eine Mischung aus Heilbad und Sommerfrische.

Das Vitus-Bad bei St. Veit an der Glan und das Katherinenbad in Kleinkirchheim waren nur für eine kleine Zahl von Gästen ausgerichtet und wurden hauptsächlich von Einheimischen genutzt.

Von den Höhenkurorten in Kärnten, die über 900 m liegen mussten, soll das Hotel „Oisternig“ auf der Feistritzer Alm ober dem unteren Gailtal genannt werden. Es wurde um 1890 errichtet und warb mit einer Luft- und Molkenkur. Weiters gab es das über 1700m gelegene Alpenhotel auf der Turrach. Auch auf der Flattnitz lag ein Kurhaus, das hauptsächlich von Klagenfurtern und Grazern genutzt wurde. Ebenso wurde das kleine „Plöckenhotel“ unter dem Plöckenpass gerne als Luftkurort besucht.

Die in Kärnten gebauten Eisenbahnen machten Ausflüge ins Gebirge bedeutend einfacher. Der Dobratsch, die Julischen Alpen, die Karawanken und besonders die Hohen Tauern wurden begehrte Ziele des Bergtourismus. Die Unterkünfte wurden meist vom deutschen und österreichischen Alpenverein (DÖAV) gebaut und zur Verfügung gestellt. Erst im Jahr 1928 wurde die Seilbahn auf den Kanzelrücken bei Villach als erste Seilschwebbahn Kärntens eröffnet. An der Bergstation entstanden ein kleiner Höhenkurort und ein

közönség látogatta.

Az üdülésre vágyó polgárság számára az „erdei kiskastély“ (Waldschlösschen) mint klimatikus gyógyhely nyújtott nyáron fel-frissülést. A Mühlendorf im Mölltal-i egykori acélmű helyén állt melléképületeivel együtt.

A preblai szénsavas-forrásvíz-lelőhely 1869-ben került tartományi tulajdonból magántulajdonba. Svájci stílusban fürdőház épült, márványfalakkal és minden kényelemmel felszerelve. A gyógyhelyen az 1880-as években mintegy 60 embert lehetett elszállásolni. Bad St. Leonhard bei Sarnitz a 19–20. század fordulóján a karintiai vendégek mellett bécsi, grazi és ljubljana vendégeket is tudott fogadni.

1886-ban a vasas ásványvízzel büszkélkedő vellachi fürdőt Josef Gross renoválta, és egy minden elképzelhető luxussal felszerelt új gyógyszállót létesített. Az éves vendégéjszakák száma négy évvel később már 600 főre emelkedett.

A Hirthez közel fekvő és az 1910 körül épített Agathenhof Hotel a gyógyfürdő és a nyári fel-frissülést nyújtó szálláshely elegye volt.

A St. Veit an der Glan melletti Vitus-fürdő és a kleinkirchheimi Katherinenbad csak kevés számú vendég fogadására rendezkedett be, és elsősorban a helybeliek használták.

A karintiai magaslati gyógyhelyek közül – amelyeknek a fogalom meghatározása szerint 900 méter feletti magasságban kell elhelyezkedniük – az Alsó-Gail-völgy felett elterülő Feistritzer Almon fekvő Oisternig Hotel kell megemlíteni. A hely 1890 körül létesült, levegő- és savókúrával hirdette magát. Emellett volt egy több mint 1700 méteres magasságban fekvő alpesi hotel a Turrach vidékén. Flattnitz területén is épült egy szanatórium, amelyet elsősorban klagenfurtiak és graziak kerestek fel. A Plöcken-hágó alatti kis Plöcken Hotel is szívesen látogatták mint klimatikus gyógyhelyet.

A Karintiában megépült vasútvonalak jelentősen megkönnyítették a hegyekbe vezető kirándulások szervezését. A Dobratsch-hegy, a Júliai-Alpok, a Karavankák és különösen a Magas Tauern a hegyvidéki idegenforgalom kedvelt célpontjai lettek. A szálláshelyeket általában a Német és Osztrák Alpeli Egyesület (DÖAV) építette és bocsátotta rendelkezésre. A Villach közelében fekvő Kanzelrücken-hegyen 1928-ban épült meg Karintia első drótkötélpályája. A pálya hegyállomásánál magaslati gyógyhely és turistaház létesült. A völgyállomás Annen-

nia e l'arciduca Ferdinando d'Asburgo risulta fra gli iscritti nel registro degli ospiti.

Attorno al 1890 a Mittewald ob Villach la baronessa Olga von Lang costruì uno stabilimento idroterapeutico in uno straordinario stile alto borghese. Il centro termale era principalmente frequentato da una clientela benestante.

L'hotel Waldschlösschen si rivolgeva invece alla borghesia desiderosa di riposo, come centro benessere e luogo per la villeggiatura estiva. Con le sue dependance la struttura si trovava, nel luogo ove sorgevano le ex acciaierie di Mühlendorf in Mölltal.

Nel 1869 Preblau e la frazione di Bad Sauerbrunn divennero proprietà privata; qui fu costruito uno stabilimento termale nelle forme tipologiche che richiamavano lo stile in voga in Svizzera, con pareti rivestite in marmo e dotazioni di ogni tipo di comfort. Nel 1880 il centro di cura poteva ospitare, al suo interno, fino a 60 persone.

Tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo Bad St. Leonhard ob Sarnitz poteva dirsi località organizzata per ricevere ospiti non solo dalla Carinzia ma anche da Vienna, Graz e Lubiana. In virtù della presenza di ferro contenuto nell'acqua minerale, utilizzata a scopo terapeutico, le terme di Eisenkappel – Vellach nel 1886 furono ristrutturare da Josef Gross: per esse fu costruito un nuovo centro benessere dotato di ogni lusso immaginabile per l'epoca. Già quattro anni dopo l'apertura il numero annuale degli ospiti era salito a circa 600 unità.

L'Hotel Agathenhof, costruito intorno al 1910 vicino a Hirt, era considerato sia un centro di cura termale sia un luogo destinato alla villeggiatura.

Il Vitus-Bad a St. Veit an der Glan e il Katherinenbad a Bad Kleinkirchheim potevano invece ospitare solo ad un ridotto numero di ospiti e, per tale ragione, erano strutture principalmente utilizzate dai residenti locali.

Tra i centri benessere in Carinzia, situati sopra i 900 metri, è opportuno citare l'hotel Oisternig sul Feistritzer Alm, posto al di sopra della valle del Gailtal (in sloveno Ziljska dolina, in friulano Gailtöl), che fu costruito nel 1890 e pubblicizzato come un luogo destinato alla cure terapeutiche e climatiche a base di siero di latte; l'Alpenhotel situato ad oltre 1700 m. sul Turrach Höhe; un centro termale sul Flattnitz, meta principale degli ospiti provenienti da Klagenfurt e Graz. Allo stesso modo il piccolo Plöckenhotel, situato ai piedi del Passo di Monte Croce Carnico, era spesso frequentato anche come centro di cura.



Branch church St. Leonhard im Bade, Carinthia
(c) wikipedia.org



St. Peter church of Zuglio (c) P. Tomasella

The "Waldschlösschen" presented itself to the relaxation-seeking bourgeoisie as a climatic health-resort and a location for Sommerfrische. Together with its annexes it was situated at the location of the former steel mill in Mühlendorf in Mölltal.

Preblau, with its mineral well, passed from state into private ownership in 1869. A bathhouse in the Swiss style was built and equipped with marble walls and every comfort imaginable. In the 1880s the sanatorium could accommodate around 60 people.

At the turn to the 20th century Bad St. Leonhard near Sirtitz attracted, besides visitors from Carinthia, guests from Vienna, Graz and Ljubljana.

In 1886 the spa in Vellach, with its iron-containing mineral water, was renovated by Josef Gross and a new spa hotel with every possible luxury was built. Four years later, annual visitor numbers had already increased to around 600.

The Hotel Agathenhof near Hirt was built in 1910 and provided a combination of health spa and Sommerfrische.

The Vitus-spa in St. Veit an der Glan and the Katherinenbad spa in Kleinkirchheim were

prešao je 1869. godine iz državnog u privatni posjed. Izgrađeno je kupalište u švicarskom stilu i opremljeno je mramornim zidovima i svim mogućim udobnostima. Godine 1880. u lječilištu je moglo biti smješteno 60 ljudi.

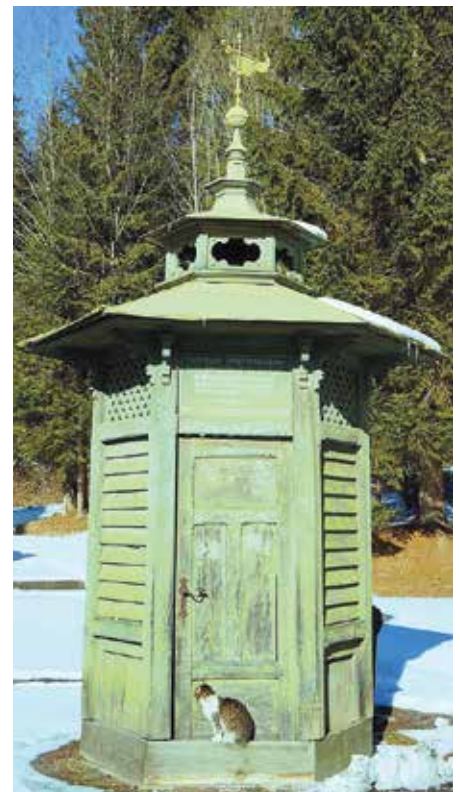
Kupalište Sv. Leonhard kod Sirtitza imalo je na prijelazu u 20. stoljeće, uz goste iz Koroške, i goste iz Beča, Graza i Ljubljane.

Kupalište u Vellachu obnovljeno je 1886. i izgrađen je novi hotel sa svim zamislivim luksuzom. Već četiri godine kasnije broj gostiju porastao je na oko 600 gostiju godišnje.

Hotel "Agathenhof" kod Hirta izgrađen je oko 1910. godine i bio je mješavina kupališta i mjesta za uživanje „ljetne svježine“.

Kupališta „Vitus“ kod mjesta St. Veit an der Glan i „Katherinenbad“ u Kleinkirchheimu su bila primjerena za mali broj gostiju i uglavnom su korištena od strane lokalnog stanovništva. Među lječilištima u Koroškoj, koja su morala biti smještena na nadmorskoj visini iznad 900 m, treba spomenuti hotel „Oisternig“ na Feistritzer Almu, iznad donjeg Gailtala. Izgrađen je oko 1890. g. i nudio je terapiju zrakom i surutkom. Nadalje, tu je i „Alpski hotel“ na Turrachu, koji je na visini preko 1700 m. Na Flattnitzu je također bilo lječilište, koje su u-

prešao je 1869. godine iz državnog u privatni posjed. Izgrađeno je kupalište u švicarskom stilu i opremljeno je mramornim zidovima i svim mogućim udobnostima. Godine 1880. u lječilištu je moglo biti smješteno 60 ljudi. Kupalište Sv. Leonhard kod Sirtitza imalo je na prijelazu u 20. stoljeće, uz goste iz Koroške, i goste iz Beča, Graza i Ljubljane. Kupalište u Vellachu obnovljeno je 1886. i izgrađen je novi hotel sa svim zamislivim luksuzom. Već četiri godine kasnije broj gostiju porastao je na oko 600 gostiju godišnje. Hotel "Agathenhof" kod Hirta izgrađen je oko 1910. godine i bio je mješavina kupališta i mjesta za uživanje „ljetne svježine“. Kupališta „Vitus“ kod mjesta St. Veit an der Glan i „Katherinenbad“ u Kleinkirchheimu su bila primjerena za mali broj gostiju i uglavnom su korištena od strane lokalnog stanovništva. Među lječilištima u Koroškoj, koja su morala biti smještena na nadmorskoj visini iznad 900 m, treba spomenuti hotel „Oisternig“ na Feistritzer Almu, iznad donjeg Gailtala. Izgrađen je oko 1890. g. i nudio je terapiju zrakom i surutkom. Nadalje, tu je i „Alpski hotel“ na Turrachu, koji je na visini preko 1700 m. Na Flattnitzu je također bilo lječilište, koje su u-



Source temple Preblau, Carinthia

(c) wikimedia.org

Touristenhaus. Die Talstation befand sich in Annenheim, das nun neben dem Seetourismus auch mit der Erschließung der Kanzel für seine Gäste aufwarten konnte.

Unter den österreichischen Alpenländern lag Kärnten, was den Wintersport betraf, an letzter Stelle. Schifahren wurde tourismusmäßig wenig privat betrieben, die Wintersportler schlossen sich zu Vereinen zusammen und fanden ihre Unterbringung in deren Hütten. Die Sektionen des „Verbandes der Skiläufer Kärntens“ (VSK) hielten Kurse ab, die unter anderem auch in der Umgebung des Hotels „Karawankenhof“ in Unterbergen bei Ferlach stattfanden.

Weitere Schisportgebiete waren der Dobratsch, der Hochobir, die Schleppe Alm bei Klagenfurt und ebenso das Hinterland von Velden, welches weniger auf den Eislauf setzte, sondern ein Zentrum des aufkommenden Schisports wurde.

Bei der einheimischen Bevölkerung sehr populär war das Eislaufen. Klagenfurt wurde neben Wien der erste Platz für den Eislauf in der Monarchie und konnte zahlreiche diesen Sport liebende Gäste verbuchen. 1908 fand in der Ostbucht am Wörthersee sogar ein internationales Eisschnelllaufen um die Europameisterschaft statt.

Gerodet wurde von der einheimischen Bevölkerung in Form von „Gesellschaftsausflügen“ auf dem Wurzen, dem Loibl und dem Predil. Der „Rosentaler Zug“ führte am Wochenende viele Sportbegeisterte zu den Karawanken. Ein beliebtes Ziel war das Loibltal, wo beim „Deutschen Peter“ gerne Einkehr gehalten wurde.

Bis zur Zeit des Massentourismus jedoch war die Stellung des Wintersports in Kärnten zu gering, um dafür eigene Hotels und Unterkünfte zu errichten.

Viele Sommerfrische-Orte waren beliebter Treffpunkt von Künstlern. So begann auch in Altaussee in der Biedermeierzeit der Fremdenverkehr. Christoph von Zedlitz, ein eher unbekannter Dichter, dessen Haus in Wien als kultureller Mittelpunkt galt, ließ sich auf Rat seines Freundes Adalbert Stifter als erster Künstler „aus Liebe zur Natur und dem Entzücken über diese wunderbare Landschaft“ sein Sommerhaus bauen, in dem auch Nikolaus Lenau und Franz Grillparzer zu Gast waren. Ebenso zählte Altaussee Arthur Schnitzler, Theodor Herzl, Gustav Mahler und viele mehr zu seinen Gästen.

heimben volt, amely a tavi idegenforgalom mellett ettől kezdve már az új drótkötélpályával is várta a látogatókat.

A téli sportokat illetően Karintia utolsó helyen állt Ausztria alpesi tartományai között. A síturizmus terén kevés magánvállalkozás működött, a téli sportot üzök egyesületekbe tömörültek, és a menedékházaikban kaptak szállást. A Karintiai Síegyesület csoportjai tanfolyamokat tartottak, amelyeknek többek között a Ferlach melletti Untenbergenben fekvő Karawankenhof Hotel és környezete adott otthont.

A sísport további területeinek számított Dobratsch, Hochobir, a Klagenfurt melletti Schleppe Alm és Velden vidéke, amely nem annyira a korcsolyázásra helyezte a hangsúlyt, hanem az éppen fellendülőben lévő sísport egyik központjává vált.

A helybeli lakosság körében a korcsolyázás a legnépszerűbb sportágak egyike. Bécs mellett Klagenfurt volt a korcsolyázás első számú helyszíne a Monarchiában, és a sportágat kedvelők közül nagyszámú látogatót könyvelhetett el magának. 1908-ban a Wörthi-tó keleti öblében még gyorskorcsolya Európa-bajnokságot is rendeztek.

A helybéli lakosság szánkózni „társas kirándulások” keretében a Wurzen-, a Loibl- és a Predil-hegyekre járt. A „rosentali vonat” hétvégéken sok sportrajongót vitt a Karavankákhoz. Kedvelt úti célnak számított a Loibl-völgy, ahol a látogatók szívesen betértek a Deutscher Peter nevű fogadóba.

Ugyanakkor a tömegturizmus időszakig a téli sportok jelentősége Karintiában túlságosan csekélynek volt mondható ahhoz, hogy erre a célra hotelek és szálláshelyek épüljenek.

Számos „nyári felfrissülést” nyújtó hely kedvelt találkozóhely volt a művészek számára. Így indult meg Altaussee-ben, a biedermeier korban az idegenforgalom. Egy viszonylag ismeretlen költő, Christoph von Zedlitz, akinek a háza Bécsben valóságos kulturális központnak számított, barátjának, Adalbert Stifternek a tanácsára „a természet iránti szeretetből és a csodálatos táj iránt érzett elragadtatás hatására” első művészként nyaralót építtetett, ahol Nikolaus Lenau és Franz Grillparzer is vendégeskedett. Altaussee a vendégei között köszönthette Arthur Schnitzlert, Theodor Herzl és Gustav Mahlert is.

A turizmus gyűjtőfogalmába még belevehetjük a vadászatot is, amely az arisztokrácia egyfajta szabadidős tevékenysége, és egyben

Le ferrovie costruite in Carinzia resero particolarmente favorevoli le escursioni in montagna. Il Dobratsch, le Alpi Giulie, le Caravanche e in particolare gli Alti Tauri erano mete perfette per il turismo alpino. Gli alloggi funzionali al bisogno furono per lo più costruiti e messi a disposizione dal Club Alpino austrotedesco (Alpenverein DÖAV). Solo nel 1928 fu invece inaugurata la prima funicolare della Carinzia sul Kanzelrücken vicino a Villach. Nella stazione a monte si trovavano un piccolo centro benessere di montagna e una pensione per turisti. La stazione a valle era situata ad Annenheim, già meta di turismo lacustre, che arricchì la propria offerta turistica grazie all'apertura della funivia del Kanzel.

La Carinzia era invece considerata ultima tra le regioni alpine austriache in termini di presenze destinate alla pratica degli sport invernali. Lo sci non era contemplato tra le attività turistiche e di conseguenza gli sciatori formarono delle squadre agonistiche autonome e trovarono alloggio nelle baite di proprietà delle società stesse. Alcune sezioni dell'Associazione degli sciatori della Carinzia (VSK - Verbandes der Skiläufer Kärntens) tennero alcuni corsi che si svolsero nelle vicinanze dell'hotel Karawankenhof a Unterbergen, posto nelle vicinanze di Ferlach.

Altri comprensori sciistici di rilievo erano considerati il Dobratsch, l'Hochobir, lo Schleppe Alm a Klagenfurt e anche l'entroterra di Velden, area che non ha costruito la propria fortuna soltanto sul pattinaggio su ghiaccio ma che è diventato anche un centro dedicato agli sport alpini emergenti.

Il pattinaggio su ghiaccio era tuttavia pratica molto diffusa tra la popolazione locale. Klagenfurt aveva, insieme a Vienna, il primato quale sede per il pattinaggio in tutto l'Impero e accoglieva molti ospiti stranieri amanti di questo sport. Nel 1908, nella baia orientale del lago Wörthersee, si svolse persino una gara internazionale di pattinaggio di velocità che valse come prova per i campionati europei.

I residenti organizzavano gite in slitta sul Wurzen, sul Loibl Pass e sul Predil. Il cosiddetto “treno della valle di Rosental”, che circolava nei fine settimana, agevolò molti sportivi per il raggiungimento della catena montuosa delle Caravanche (in tedesco Karawanken, in sloveno Karavanke). Una destinazione popolare era considerata la valle del Loibltal nella quale un luogo particolarmente amato dai turisti per una sosta era il cosiddetto Deutscher Peter.

Fino all'epoca in cui conobbe sviluppo il tu-

only meant for a small number of guests and were predominantly used by locals.

Regarding high altitude health resorts, which must be situated above 900 m, mention should be made of the Hotel Oisternig on the Feistritzer Alm above the lower Gailtal valley. It was built in 1890 and advertised its climatic and whey bath opportunities. In addition there was the Alpine hotel on the Turrach pass, located above 1700 m. Another spa house was situated in Flattnitz, mainly visited by people from Klagenfurt or Graz. Likewise the small Plöckenhotel below Plöckenpass was popular as a climatic health resort.

The railways built in Carinthia substantially facilitated trips to the mountains. Dobratsch, the Julian Alps, the Karawanks and particularly the High Tauern became greatly in demand as mountain-tourism destinations. Accommodation was mostly built and provided by the German and Austrian Alpine Club. The cableway on the Kanzelrücken near Villach was introduced in 1928, the first of its kind in Carinthia. A small high-altitude resort and a tourist house formed at the top station. The bottom station was located in Annenheim, which was now able to provide its guests not only with lake tourism but also with access to the Kanzel.

Among the Austrian Alpine states, Carinthia was in last place regarding winter sports. Skiing was barely present as a tourist activity. Winter athletes formed clubs and found accommodation in the club cabins. The branches of the "Association of Carinthian Skiers" taught courses, some of them held in the area surrounding the Karawankenhof Hotel in Unterbergen near Ferlach.

Further ski resorts were Dobratsch, Hochober, Schleppe Alm near Klagenfurt and also the hinterland of Velden, which did not build its popularity on ice-skating, but rather turned became a centre for the emerging skiing sports.

Ice-skating was very popular with the local population. Klagenfurt became the first ice skating venue within the Monarchy, besides Vienna, and could therefore attract large numbers of guests fond of this sport. An international ice speed skating event for the European Championship was even held in the Wörthersee's east bay.

The local population also went sledging, organising mutual trips on the Wurzen, the Loibl and the Predil. At weekends the train called Rosentaler Zug (Rosental train) brought

glavnom koristili ljudi iz Klagenfurta i Graza. Omiljen je bio i mali „Plöckenhotel“, ispod Plöckenpassa, u kojem se liječilo zrakom.

Željeznice izgrađene u Koruškoj učinile su izlete u planine znatno jednostavnijima. Dobratsch, Julijske Alpe, Karavanke i osobito Hohentauern postala su željena odredišta planinskog turizma. Smještaj je uglavnom izgrađen i stavljen na raspolaganje od strane njemačke i austrijske alpske udruge (DÖAV). Tek je 1928. godine, kao prva u Koruškoj, otvorena žičara na Kanzelrückenu kod Villacha. Na zadnjoj, planinskoj stanici izgrađeno je malo lječilište i smještaj za turiste. Polazna stanica bila je smještena u Annenheimu, koji je, uz turističku ponudu na jezeru, mogao ponuditi gostima lagani odlazak u planinu žičarom.

Među austrijskim alpskim zemljama Koruška je bila zadnja po ponudi zimskih sportova. Skijanje, gledano turistički, nije bilo privatna inicijativa, već su se sportaši udruživali u udruge koje su gradile svoj smještaj. Sekcije „Udruge skijaša Koruške“ (VSK) održavale su skijaške tečajeve, koji su se, među ostalim, održavali u blizini hotela „Karawankenhof“ u Unterbergenu kod Ferlacha.

Ostala skijaška područja bila su Dobratsch, Hochober, Schleppe Alm kod Klagenfurta, a također i zaleđe Veldena, koji je manje bio za klizače, a više središte skijaških sportova u nastajanju.

Među lokalnom populacijom klizanje na ledu je bilo jako omiljeno. Klagenfurt je bio, uz Beč, prvo mjesto za klizanje u „Monarhiji“ i zbog toga su ga posjećivali brojni ljubitelji tog sporta. Godine 1908. u Ostbucht, na jezeru Wörthersee, održano je međunarodno natjecanje u brzom klizanju, u okviru Europskog prvenstva.

Sanjkanje je domaće stanovništvo upražnjavalo u vidu „društvenih izleta“ na Wurzen, Loibl i Predil. „Rosentaler Zug“ (vlak) vozio je svakog vikenda mnogo sportskih entuzijasta na Karavanke. Popularna destinacija bio je Loiblal, gdje je kod restorana „Deutsche Peter“ bilo dobro mjesto za okrepu.

Do pojave masovnog turizma zimski sportovi u Koruškoj nisu bili do te mjere razvijeni da bi se izgradili vlastiti hoteli i ostali smještajni kapaciteti.

Mnoga mjesta koja su pružala „ljetnu svježinu“ bila su popularna okupljališta umjetnika. Tako je tijekom bidermajerskog razdoblja počeo turizam u mjestu Altaussee. Christoph



Skating, Lendkanal Klagenfurt

(c) klagenfurt.at



Joseph Christian Freiherr von Zedlitz (1790-1862). Lithography von J. Kriehuber, 1840

(c) wikipedia.org



Altaussee, Hotel at the lake

(c) G. Kanhäuser

Als eine Art von Freizeitbeschäftigung der Aristokratie, kombiniert mit Gesellschaftspflege kann man auch die Jagd dem Begriff Tourismus subsumieren. Viele Adelshäuser unterhielten in ihren Jagdgebieten, die in der Monarchie zum Teil weit verstreut gelegen waren, eigene Jagdhäuser oder Jagdschlösser. Eines der berühmtesten Jagdschlösser in der k&k Monarchie stellt sicherlich jenes in Neuberg an der Mürz dar.

In diesem kaiserlichen Jagdgebiet ließ sich 1869 der oft hier weilende Kaiser Franz Josef aus seinem Privatvermögen ein kleines Jagdhaus bauen. Die Pläne für das im Schweizer Stil erbaute Landhaus stammten von August Schwendenwein und seinem Partner, dem Hofarchitekten Johann Romano. Das Landhaus stellte sich jedoch bald als zu klein heraus und wurde daher in zwei Etappen, zuerst 1879 und dann 1903, auf die heutigen Ausmaße erweitert. 1886 wurde der Park um das Jagdhaus errichtet und eine Wasserleitung in das Haus eingeleitet.

Das Schloss war primär für die Jagdgesellschaften bestimmt und daher eher bescheiden eingerichtet. Erst nach dem letzten Ausbau wurden auch politisch wichtige Termine im Schloss abgehalten. Beispielsweise war der russische Zar Nikolaus II. im Jahr 1903 hier zu Gast. Am 3. Oktober 1903 wurden die Mürzsteger Protokolle zwischen dem Kaiser und dem Zar über die Zukunft des Balkans unterzeichnet.

Das Jagdschloss wurde als habsburgisches Privatvermögen nach dem Ersten Weltkrieg enteignet und ging in den Besitz der Republik Österreich über.

Mit einigen Erinnerungstücken an den Kaiser als Jäger wurde in den offiziellen Räumen ein kleines Museum eingerichtet, die anderen Räume wurden an Sommergäste vermietet. Während des Zweiten Weltkrieges stand das Jagdschloss die meiste Zeit leer. Gegen Kriegsende versteckte der ungarische Pfeilkreuzler („Hungarist“) Ferenc Szálasi auf der Flucht vor der Roten Armee den ungarischen Kronschatz, also die Stephanskronen, sowie Krönungsornate, Zepter, Reichsapfel und Schwert, aber auch eine Armreliquie des heiligen Stephan im Keller des Jagdschlösses. Heute ist das Jagdschloss ebenfalls im Besitz der Republik Österreich und dient seit 1947 als Sommerfrische für den österreichischen Bundespräsidenten. Das Schloss wurde laufend renoviert, die offiziellen Räume blieben aber im Wesentlichen

a társadalmi kapcsolatok ápolásának egyik formája is volt. Sok nemesi család tartott fenn saját vadászházat vagy vadászkastélyt a saját vadászterületein, amelyek gyakran a Monarchiában elszórvva helyezkedtek el. A Neuberg an der Mürz-i vadászkastély minden bizonnyal az egyik leghíresebb az Osztrák–Magyar Monarchiában.

Ferenc József császár itt, a császári vadászterületen 1869-ben magánvagyonából egy kis vadászházat építtetett. A svájci stílusban épült lak terveit August Schwendenwein és társa, Johann Romano udvari építész készítette. Az épület azonban hamarosan kicsinek bizonyult és ezért két lépésben, először 1879-ben, majd 1903-ban a mai méretére bővítették. 1886-ban elkészült a park a vadászház körül, és a házba bekötötték a vízvezetékét.

A kastély elsősorban a vadászatokon résztvevők számára készült, ezért meglehetősen egyszerű berendezés jellemezte. Fontos politikai találkozókat itt csak az utolsó átépítését követően tartottak. 1903-ban például II. Miklós cár vendégeskedett a kastélyban. 1903. október 3-án a császár és a cár itt írta alá a mürzstegi egyezményt a Balkán jövőjéről.

A vadászkastélyt az első világháború után a Habsburgok magánvagyonának részeként államosították, és az Osztrák Köztársaság tulajdonába került.

A hivatalos helyiségekben egy kisebb múzeumot rendeztek be a császár vadászmultját bemutató emléktárgyakból, a többi helyiséget a nyaranta érkező vendégeknek adták ki bérbe.

A második világháború alatt a vadászkastély többnyire üresen állt. Szálasi Ferenc magyarországi nyilaskeresztes (hungarista) vezető a Vörös Hadsereg elől menekülve a vadászkastély pincéjében rejtette el a magyar koronázási jelvényeket, tehát a Szent Koronát, a koronázási palástot, a királyi jogart, az országalmát és a koronázási kardot, és ezek mellett még a Szent Jobbot is. A vadászkastély ma is az Osztrák Köztársaság tulajdonában van, és 1947 óta az osztrák szövetségi elnök nyári rezidenciájaként szolgál. A kastélyt folyamatosan renoválták, a hivatalos helyiségek azonban alapvetően nem változtak. Számos külföldi vendég fogadására került itt sor.

Az utazás, illetve a gyógyüdülés számos motivációja mellett még egy különleges indokot jegyeztek le Bad Gleichenbergben, méghozzá egészen bájos módon: a

rismo di massa, il ruolo degli sport invernali in Carinzia fu in ogni caso piuttosto limitato e non determinò specifiche necessità di costruzione di hotel e alloggi dedicati a queste pratiche.

Molte località di villeggiatura estiva divennero invece luoghi d'incontro ideali per gli artisti e gli intellettuali e per tale ragione nel periodo Biedermeier anche il lago Altaussee iniziò ad essere una meta a valenza turistica. Christoph von Zedlitz, un poeta ancora poco conosciuto, la cui casa a Vienna era considerata un centro di riferimento culturale, su consiglio dell'amico Adalbert Stifter (Horní Planá/Oberplan, 1805 – Linz, 1868) fu tra i primi artisti che si fece costruire in questa località la residenza estiva «per amore della natura e l'incanto di questo meraviglioso paesaggio»: apprezzato anche da Nicholas Lenau e Franz Grillparzer il lago Altaussee ospitò, inoltre, Arthur Schnitzler, Theodor Herzl, Gustav Mahler e molti altri artisti e letterati.

Considerata allo stesso tempo attività destinata al tempo libero dell'aristocrazia e quasi un obbligo sociale, anche la caccia rientrava in un concetto più vasto di turismo. Molte famiglie aristocratiche possedevano delle riserve di caccia dislocate in tutto il territorio dell'Impero. Una delle residenze di caccia imperiali più famose è sicuramente quella di Neuberg an der Mürz.

Nel 1869 l'imperatore Francesco Giuseppe, che spesso dimorava in questa riserva, fece costruire, con il proprio patrimonio, una residenza di modeste dimensioni. I progetti per la casa di campagna in stile svizzero furono realizzati da August Schwendenwein (Vienna, 1817 – 1885) e dal suo socio, l'architetto di corte Johann Romano von Ringe (Costanza, 1818 – Vienna, 1882). Tuttavia essa si rivelò, dopo breve tempo, troppo piccola e fu quindi ampliata in due fasi: prima nel 1879 e successivamente nel 1903, fino a raggiungere le dimensioni attuali. Nel 1886 attorno alla residenza fu realizzato un parco nel quale venne introdotto anche una condotta d'acqua zampillante.

La residenza era destinata principalmente alle compagini di cacciatori che ivi giungevano e quindi fu arredata con semplicità. Soltanto dopo l'ultimo ampliamento cominciò ad assumere il ruolo di luogo d'incontri politicamente importanti: ospitò, ad esempio, lo zar russo Nicola II nel 1903. Il 3 ottobre di quell'anno vennero firmati, dall'Imperatore e dallo Zar, i protocolli di Mürzsteger che tendevano a de-

many sport enthusiasts to the Karawanks, with one popular destination being the Loibl valley, where the Deutscher Peter inn was a much loved place for a stop.

However, before the advent of mass tourism, winter sports in Carinthia were too insignificant to demand specially-built hotels and accommodation.

Many Sommerfrische locations were favourite gathering places for artists. That is how tourism started in Altaussee in the Biedermeier era. Christoph von Zedlitz, a little-known poet, whose house in Vienna was considered to be a cultural hub, took the advice of his friend Adalbert Stifter, and was the first artist to have his summer house built at this location "out of love for nature and delight in this miraculous landscape". Guests in his house included Nikolaus Lenau and Franz Grillparzer. Further guests of Altaussee were Arthur Schnitzler, Theodor Herzl, Gustav Mahler and many more.

Hunting, as a type of leisure-time activity for the aristocracy combined with social cultivation, can also be subsumed under the term tourism. Many noble families had hunting houses or lodges in their hunting grounds which were spread throughout the Monarchy. One of the most famous hunting lodges within the Austro-Hungarian monarchy is certainly the one in Neuberg an der Mürz.

In this Imperial hunting ground Emperor Franz Joseph, who frequently resided here, had a little hunting lodge built for himself in 1869, funded from his personal assets. The plans for the lodge, built in the Swiss style, were drawn by August Schwendenwein and his partner, the court architect Johann Romano. Soon, though, the lodge turned out to be too small and was therefore expanded in two stages, first in 1879 and then in 1903, when it reached its current dimensions. In 1886 the park around the hunting lodge was established and a water conduit was built into the lodge.

The lodge was primarily intended for hunting parties and so was furnished rather modestly. It was only after the last expansion that political appointments were also held at the lodge, with one example of a famous guest being Czar Nicholas II of Russia in 1903. The Emperor and the Czar signed the Mürzsteger Protocol, concerning the future of the Balkans, at the lodge on 3 October 1903.

As Habsburg private property, the lodge was

von Zedlitz, relativno nepoznati pjesnik, čija je kuća u Beču slovila kao kulturni centar, je po savjetu svoga prijatelja Adalberta Stifera, bio prvi umjetnik koji je iz ljubavi prema prirodi i iz oduševljenja predivnim krajolikom izgradio svoj ljetnikovac, u kojem su Nikolaus Lenau i Franz Grillparzer bili njegovi gosti. U Altaussee su također dolazili Arthur Schnitzler, Theodor Herzl, Gustav Mahler i mnogi drugi.

Kao jedna od aktivnosti aristokracije u slobodno vrijeme, u kombinaciji s njegovanjem društvenih odnosa, bio je i lov koji također može biti svrstan pod pojam turizma. Mnogi plemići imali su lovačke kuće ili dvorce u svojim lovištima, od kojih su neke bile rasprostranjene daleko po „Monarhiji“. Jedan od najpoznatijih lovačkih domova u carskoj i kraljevskoj „Monarhiji“ zasigurno predstavlja onaj u mjestu Neuberg an der Mürz.

U tom carskom lovištu, dao je car Franz Josef, koji je često u njemu boravio, izgraditi 1869. godine malu lovačku kuću i to svojim novcem. Projekte za lovačku kuću, izgrađenu u „švicarskom stilu“, izradio je August Schwendenwein i njegovog partner, dvorski arhitekt Johann Romano. Kuća se, međutim, uskoro pokazala premalenom i proširena je, u dvije faze, na sadašnju veličinu, najprije 1879., a potom 1903. godine. Godine 1886. izgrađen je park oko lovačkog doma i uveden je vodovod u kuću. Dvorac je prvenstveno bio namijenjen lovačkim druženjima i stoga je bio prilično skromno uređen. Tek nakon posljednjeg proširenja održavani su politički važni susreti u dvorcu. Na primjer, ruski car Nikola II bio je ovdje 1903. godine, pa su 3. listopada 1903. potpisani tzv. „Mürzsteger Protokolle“ o budućnosti Balkana.

Nakon Prvog svjetskog rata lovački dvor je ekspropiriran, kao habsburška privatna imovina, i postao je vlasništvo Republike Austrije. Uz nekoliko uspomena na cara kao lovca, u službenim je sobama postavljen mali muzej, a ostale se sobe iznajmljuju ljetnim gostima.

Tijekom Drugog svjetskog rata lovački dvorac je bio prazan većinu vremena. Krajem rata, mađarski nositelj „strelastog križa“ („Hungarist“), Ferenc Szálasi sakrio je u bijegu od Crvene armije mađarske krunske dragulje (krunu Sv. Stjepana, krunidbenu haljinu, žezlo, kraljevsku jabuku i mač, te relikviju Sv. stjepana) u podrumu dvorca. Danas je lovački dom također u vlasništvu Republike Austrije i služi od 1947. godine, kao boravište, austrijskom saveznom predsjedniku, za ljetni odmor. Dvorac se stalno obnavlja, no službene



Hunting castle Mürzsteg, Styria

(c) wikipedia.org



*Johann Julius Romano von Ringe
(1818-1882)*

(c) wikipedia.org



Ferenc Szálasi (1897-1946)

(c) wikipedia.org

unverändert. Zahlreiche ausländische Gäste wurden hier schon empfangen.

Neben einigen anderen Motivationen eine Reise anzutreten bzw. einen Kuraufenthalt zu planen ist eine in Bad Gleichenberg besonders reizvoll dokumentiert: der „Heiratstourismus“. So wurde vom Curort Gleichenberg eine Liste der ankommenden Curgäste und Fremden geführt, die Namen und „Charakter“ (= Beruf) sowie die Daten der Ankunft und der Absteige beinhaltete und die für andere Gäste eine gewisse „Orientierungshilfe“ auf der Suche nach dem richtigen „Kurschatten“ (wie man heute sagen würde) darstellte. Auf diese Weise konnten etwa verarmte Offiziere adeliger Herkunft den gesellschaftlichen Anschluss an Töchter aus reichem Hause gezielt planen und andererseits Eltern von heiratsfähigen Töchtern diese in die Gesellschaft einführen.

Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts breitet sich in Europa die Tuberkulose als Pandemie, hervorgerufen durch die schlechten sozialen Lebensbedingungen der armen städtischen Bevölkerung aus und endeten oftmals tödlich. Das einzige Rezept gegen Tuberkulose war frische Luft und Bewegung. Es zeigt die Hilflosigkeit der Medizin im 19. Jahrhundert vor einer großen Prävalenz von Krankheiten. Daraus erklärt sich die Entstehung und Gründung von Kurorten.

Das Universal-Rezept, das bei allen Krankheiten von Ärzten im 19. Jahrhundert verschrieben wurde, war Urlaub zum Zwecke der Erholung von psychischen, physischen oder geistigen Anstrengungen, darüber hinaus Empfehlungen für „Luftveränderung“, Umgebung und Bewegung in der Natur. Insbesondere in Fällen von Erkrankungen der Lunge, der Atemwege, Allergien, aber auch bei Anämie, empfahlen Ärzte den Aufenthalt in reiner See- oder Bergluft, Veränderungen in der Umwelt und der Lebensgewohnheiten, Entspannung in nicht verschmutzter Natur, genießen von Aerosolen, ätherischen Ölen, die Anwendung der verschiedenen Formen der Hydrotherapie im Wasser oder im Meer.

Bedingung für die offizielle Erklärung eines Ortes zum klimatischen Kurort waren die klimatischen Besonderheiten, die im nördlichen Teil der Adriatischen Ostküste vorherrschten und zum ersten Mal von Ärzten erkannt, vermessen und beschrieben wurden. Opatija, Veli und Mali Lošinj sowie Krk haben den offiziellen Status von klimatischen Resorts der österreichisch-ungarischen Monarchie im

„házasági turizmust“. A gleichenbergi gyógyhelyen a megérkező gyógyvendégekről és idegenekről listát vezettek, amely a név mellett a „karaktert“ (azaz a hivatást), valamint az indulás és az érkezés adatait tartalmazta, és a többi vendég számára egyfajta „tájékoztatói segédletként” szolgált a megfelelő üdülöhelyi társalkodópártner megtalálásához. Így a nemesi származású katonatisztek pontosan megtervezhették, hogyan lépjenek társadalmi érintkezésbe gazdag családok leányaival, másrészt a szülők így vezethették be eladósorba került lányukat a társaságba.

A 19–20. század fordulóján Európában tuberkolózisjárvány tombolt, amelyet a szegény városi lakosság rossz életkörülményei váltottak ki és gyakran halálos kimenetű volt. A betegség ellen ekkoriban az egyetlen védekezési módot a friss levegő és a testmozgás jelentette. Ez is mutatja, hogy a 19. században mennyire tehetetlenül állt az orvoslás egy ilyen széles körben elterjedt betegséggel szemben. Ez a jelenség magyarázza a gyógyhelyek létrejöttét és megalapítását.

A 19. században az orvosok minden betegségre általános receptet írtak fel, mégpedig az üdülést, amely pihenést nyújtott az idegi, fizikai és/vagy szellemi megerőltetést követően, ezenkívül „levegőváltozást” ajánlottak, vidéki környezetet és természetben való mozgást. Az orvosok különösen a tüdő és a légutak megbetegedéseire, allergia, de vérszegénység esetén is a tiszta tengeri vagy hegyi levegőn való tartózkodást, a környezetváltozást és az életmódbeli szokások megváltoztatását ajánlották, valamint a romlatlan természetben való kikapcsolódást, peremetek, illóolajok belélegzését, továbbá a hidroterápia különböző formáinak az alkalmazását édes- vagy tengervízben.

A klimatikus gyógyhely elnevezés elnyerésének feltétele azoknak a klimatikus jellemzőknek a megléte volt, amelyek az Adriai-tenger keleti partvidékén megvoltak, és amelyeket az orvosok elsőként ott ismertek és mértek fel, valamint írtak le. A 19–20. század fordulóján Opatija, Veli és Mali Lošinj, valamint Krk elnyerték az Osztrák–Magyar Monarchia klimatikus üdülöhelyeinek járó hivatalos státuszt, ugyanis az orvosok tudományos kutatások során megállapították, és ezt a tudományos irodalomban publikálták is, hogy ezeken a területeken a mikroklimatikus tényezők kedvező hatással vannak az emberi egészségre. A megnevezett helyek minde-

lineare il futuro geopolitico dell'area balcanica. La residenza di caccia privata degli Asburgo venne confiscata dopo la fine della Prima Guerra Mondiale e successivamente divenne di proprietà della Repubblica d'Austria.

Con alcuni cimeli di caccia dell'imperatore venne allestito un piccolo museo nelle stanze ufficiali, mentre le altre sale furono destinate ad essere affittate agli ospiti che giungevano in estate.

Durante la Seconda Guerra Mondiale il castello di caccia rimase sguarnito per la maggior parte del tempo. Verso la fine della guerra, il politico ungherese („Hungarist“) Ferenc Szálasi (Košice, 1897 – Budapest, 1946), capo del Partito filonazista delle Croci Frecciate (in ungherese Nyilaskeresztes Párt), in fuga dall'Armata Rossa, nascose nel seminterrato della residenza di caccia il tesoro reale ungherese: la corona di Santo Stefano, gli abiti dell'incoronazione, lo scettro, il globo imperiale e la spada, nonché un reliquiario del braccio di Santo Stefano.

Oggi il castello è sempre proprietà della Repubblica austriaca e funge, dal 1947, come residenza estiva presidenziale; l'edificio fu costantemente rinnovato, ma le stanze ufficiali permangono sostanzialmente intatte. All'interno di esse sono stati ricevuti numerosi ospiti stranieri da tutto il Mondo.

Oltre alle svariate motivazioni che sollecitano d'intraprendere un viaggio e/o pianificare un soggiorno termale, a Bad Gleichenberg assunse particolare considerazione il cosiddetto „turismo nuziale“. Il luogo di cura di Gleichenberg conserva un elenco di ospiti e turisti accolti con nome, professione, data di arrivo e partenza, nonché alcune indicazioni utili ad altri nuovi ospiti alla ricerca di un'anima gemella o di una compagnia per la vita. In questo modo gli ufficiali di origine aristocratica ridotti in miseria potevano pianificare in modo mirato i contatti con le figlie di famiglie benestanti in età da matrimonio, in modo tale da farle entrare nell'alta società.

Tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, la tubercolosi si diffuse in tutta Europa in forma di epidemia, spesso con esiti letali: essa si propagò in particolare a causa dalle pessime condizioni di vita nelle quali si trovava la popolazione indigente che abitava le città. Uno dei rimedi per la cura della tubercolosi fu individuato nell'aria fresca e salubre e nella pratica dell'esercizio fisico: un chiaro esempio di come ancora nel corso del XIX secolo la medicina

seized after World War One and was taken over by the Republic of Austria. A small museum containing some mementos of the Emperor as a hunter was established in the official rooms, while the other rooms were rented out to summer guests.

The hunting lodge remained empty for most of the Second World War, although near its end Hungarian Arrow Cross Party member ("Hungarist") Ferenc Szálasi hid the Hungarian Crown Jewels in the lodge's basement, while fleeing the Red Army. The Crown Jewels included the Crown of Saint Stephen, royal garments, sceptre, orb and sword and also an arm-relic of Saint Stephen. Today the hunting lodge is again owned by the Republic of Austria and since 1947 it has served as the Sommerfrische resort of the Austrian President. The lodge has been continuously renovated, though the official rooms have remained essentially unchanged, and many foreign guests have been received at there. Besides various other motivations for going on a journey or planning a curative stay, one has been charmingly documented in Bad Gleichenberg: "marriage tourism". The Bad Gleichenberg health resort maintained a list of spa guests and non-locals, containing their names and occupations, as well as information about their arrival date and accommodation, thereby providing a certain "orientation guide" for other guests searching for a "spa romance". So, for instance, impoverished officers of noble descent could specifically plan to connect with the daughters of rich families, while parents of marriageable daughters were given an opportunity to introduce them into society.

At the end of the 19th and the beginning of the 20th century a tuberculosis pandemic spread across Europe, with often lethal consequences, caused by the low social living standards of the urban poor. The only remedy for tuberculosis was fresh air and activity, proving the helplessness of 19th century medicine when facing some common diseases. This essentially explains the formation and establishment of health resorts.

The universal treatment prescribed by physicians in the 19th century for nearly all diseases was a holiday for the purpose of recovery from psychological, physical or mental exhaustion and further advice of a "change of air" and environment, as well as outdoor activities in natural surroundings. Particularly

su prostorije ostale u biti nepromijenjene. U njemu su primljeni brojni strani gosti. Osim nekih drugih motiva za putovanje, odnosno odmor u lječilištu, postojao je i jedan posebno privlačan a to su dogovaranja vjenčanja. Takav događaj dokumentiran je u Bad Gleichenbergu; lječilište je vodilo popis gostiju koji je uključivao imena i „karakter“ (= zanimanje), kao i datume dolaska i odlazaka, koji su za druge goste bili „smjernice“ u potrazi za pravim zblizavanjem ("Kurschatten"). Na taj način su osiromašeni časnici, plemenitog roda, bili u mogućnosti planirati društvene veze s kćerima iz bogatih obitelji, a s druge strane su roditelji mogli kćeri za udaju uvesti u društvo.

Krajem 19. i početkom 20. stoljeća, tuberkuloza se širi u Europi kao pandemija uzrokovana lošim životnim uvjetima gradske sirotinje i često je završavala fatalno. Jedini recept protiv tuberkuloze bio je svjež zrak i vježba. To pokazuje bespomoćnost medicine u 19. stoljeću, prije velikih mjera na prevenciji bolesti, a objašnjava podrijetlo i osnivanje lječilišta.

Univerzalni recept koji je u 19. stoljeću propisivan od strane liječnika, kod svih bolesti, bio je odmor s ciljem oporavka od psihičkog, fizičkog ili duševnog napora, preko preporuke za „promjenu zraka“, okoliša i za kretanje u prirodi. Posebno u slučajevima bolesti pluća, dišnih puteva, alergija, ali i kod anemije, liječnici su preporučivali boravak na čistom morskom ili planinskom zraku, promjene u okolišu i načinu života, opuštanje u netaknutoj prirodi, uživanje aerosola, eteričnih ulja i primjenu različitih oblika hidrotapije u vodi ili u moru.



Bad Gleichenberg, ice cellar Brunnenstraße
(c) G. Kanhäuser



Pordenone, station, 1857
(c) comune.pordenone.it



Bad Gleichenberg, historical photos
(c) Ria Mang

späten 19. und zu Anfang des 20. Jahrhunderts erhalten, durch Schätzungen von Ärzten, die in der veröffentlichten wissenschaftlichen Literatur festgestellt haben, dass in diesen Bereichen die Wirkung von mikroklimatischen Faktoren auf die Gesundheit des Menschen optimal wirkt. Das milde mediterrane Klima mit einer günstigen durchschnittlichen Jahrestemperatur von etwa 15 Grad mit geringen täglichen Temperaturschwankungen, die Nähe zum Meer und die Möglichkeit eines reichen Wachstums submediterraner Vegetation, hat in jedem der genannten Orte Variationen und lokale Besonderheiten.

Opatija liegt am Fuße des Učka, dem höchsten Berg der Halbinsel Istrien, der das Eindringen von kalten Nordwinden verhindert, aber auch viel Regen mit sehr frühem Sonnenuntergang verursacht. Gerade vom Učka herunter kommt der frische Nachtwind nach Opatija, der bei Sommerschwüle besonders willkommen ist. Von starken Windböen vom Süden her schützen Opatija die Inseln Krk und Cres.

Im Gegensatz zu Opatija hat das kontinentale Klima auf Veli und Mali Lošinj keinen Einfluss. Das Meer ist dank einer günstigen Richtung warmer Meeresströmungen aus dem Mittelmeer sauber, die auch den Anbau

gyikén – különböző változatokban és helyjellegzetességekkel – jelen van a kedvező, körülbelül 15 fokos éves átlaghőmérsékletű és csekély napi hőmérsékletingadozású enyhe mediterrán klíma, a tengerhez való közelség és a szubmediterrán dús növekedésű vegetáció.

Opatija az Isztria legmagasabb hegye, az Učka lábánál fekszik, amely megakadályozza a hideg téli szelek behatolását, azonban sok esőt és nagyon korai naplementét is eredményez. Az Učka hegyéről éjjelente Opatija felé frissítő szél fúj, és ez különösen nyári hőségben rendkívül kellemes. A déli irányból érkező erős szellőkéséktől pedig a Krk- és Cres-sziget óvja meg Opatiját.

Optijával szemben Veli és Mali Lošinj éghajlatára a kontinentális klíma már semmilyen hatással nincs. A tenger a Földközi-tengerből érkező meleg tengeráramlatok kedvező irányának köszönhetően tiszta, amelyek egyben szubtrópusi kultúrnövények, mint a citrom, a narancs vagy a mandarin termesztését is lehetővé teszik. A gyógyászati hatású légpermetek optimális mennyiségben juttatnak nedvességet a levegőbe, mint például a mediterrán gyógynövények, tehát a zsályának, a rozmaryingnak, a levendulának, a babérnak, mirtusznak, kakukkfűnek és olasz

si trovava impotente nell'affrontare adeguatamente le epidemie. Per tale ragione nella prima metà del secolo furono costruiti molti luoghi di cura destinati a fronteggiare questa piaga.

Ancora nel corso del XIX secolo le prescrizioni universali dei medici per tutte le malattie endemiche e respiratorie consistevano nel proporre una vacanza destinata a far recuperare le forze fisiche, mentali o spirituali, esaurite con il lavoro o la malattia, o da raccomandazioni per "cambiare aria" o ambiente, svolgendo attività fisica nella natura. In particolare, nel caso di malattie polmonari, delle vie respiratorie, di allergie ma anche di anemie, i medici raccomandavano il soggiorno al mare e in montagna, il cambiamento dell'ambiente e dello stile di vita, nonché momenti di relax in una natura non inquinata, l'utilizzo dell'aerosol, l'uso di olii essenziali a scopo terapeutico e lo svolgimento di varie forme di idroterapia anche in acqua marina.

In Croazia le condizioni affinché un luogo potesse essere dichiarato località terapeutica destinata alla salute erano da ricercare principalmente nelle peculiarità climatiche dell'ambito: queste aree si trovavano prevalentemente nella parte settentrionale della costa orientale dell'Adriatico e che erano stati primariamente riconosciuti, valutati e descritti anche dai medici. Tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, all'epoca dell'Impero austro-ungarico, Abbazia, Lussingrande, Lussinpiccolo e l'isola di Krk (veglia) erano riconosciute quali località climatiche, in seguito a quanto era stato asserito dai medici nella letteratura scientifica pubblicata nel periodo e nella quale si confermava che in questi luoghi gli effetti dei fattori microclimatici sulla salute erano da considerarsi ottimali. Il clima mite mediterraneo con una temperatura media annua molto favorevole di circa 15 gradi, le basse escursioni termiche giornaliere, la vicinanza al mare, la crescita di una ricca vegetazione sub-mediterranea, erano e sono peculiarità in ognuna delle località citate.

Abbazia si trova ai piedi del Monte Maggiore, il più alto rilievo della penisola istriana, che impedisce la penetrazione dei venti freddi da nord ma causa anche elevate precipitazioni e un tramonto precoce del sole. Dal Monte Maggiore il fresco vento notturno arriva ad Abbazia ed è particolarmente gradito durante i periodi di afa estiva. Dal mare la presenza delle isole di Krk e Cherso proteggono Abbazia dai forti venti provenienti da meridione.

A differenza di Abbazia il clima continentale



Opatija, 1902

(c) wikipedia.org

in cases of diseases concerning the lungs, respiratory tract allergies, but also for anaemia, physicians recommended a sojourn surrounded by clear sea or mountain air, a change of environment and habits, relaxing in unpolluted natural surroundings, enjoying aerosols (tiny particles of water or healing substances dispersed in the air to be inhaled), essential oils, or taking different kinds of hydrotherapy in water or the sea.

The requirements for a resort to be officially pronounced a climatic health resort were the climatic particularities prevailing in the northern part of the eastern Adriatic coast, which were initially identified, measured and described by physicians. In the late 19th and early 20th centuries Opatija, Veli Lošinj and Mali Lošinj, as well as Krk, received the official status of climatic resorts of the Austro-Hungarian Monarchy. This was due to estimates by physicians, declaring within the published, scientific literature, that the microclimatic factors were having positive effects on human health regarding these conditions. The mild, Mediterranean climate, with an annual average temperature of about 15 degrees, with only small day-to-day variations, proximity to the sea and the possibility of a rich growth of submediterranean vegetation had led to local variations and singularities in each of the above-mentioned towns.

Opatija lies at the foot of Učka, the highest mountain of the Istrian peninsula, which provides protection from the cold winds from the north, but also causes a lot of rain and early dusks. A fresh night wind blows down from Učka to Opatija, which is especially welcome during muggy summer weather. Further, Opatija is protected by the islands of Krk and Cres from strong gusts of wind of the south.

Unlike Opatija, the continental climate has no influence on Veli Lošinj and Mali Lošinj. The sea is clean, thanks to a favourable flow of warm sea currents that further allow for the cultivation of subtropical crops, such as lemons, oranges and tangerines. Therapeutic aerosols provide the air with the perfect amount of humidity, as do drops from essential oils from medicinal Mediterranean plants such as sage, rosemary, lavender, laurel, myrtle, thyme, immortelle.

Crikvenica is protected from north winds by the mountains behind and from south winds by the island of Krk. Fresh mountain air is constantly streaming into the town and the sea is azure blue.

Pretpostavka za službeno proglašenje nekog mjesta klimatskim lječilištem bile su njegove povoljne klimatske karakteristike, koje su, na sjevernom dijelu istočne obale Jadrana, prvi uočili, izmjerili i opisali liječnici. Opatija, Veli i Mali Lošinj te Crikvenica stekli su službeni status klimatskog lječilišta u Austro - Ugarskoj Monarhiji krajem 19. i početkom 20. st., zahvaljujući ocjenama liječnika, objavljenima u stručnoj literaturi, da je u tim mjestima učinak mikroklimatskih činitelja optimalan na ljudsko zdravlje. Blaga mediteranska klima, s povoljnom prosječnom godišnjom temperaturom od oko 15° C, uz male dnevne oscilacije temperature, uz blizinu mora i mogućnost bogatog rasta submediteranske vegetacije, ima u svakom od navedenih mjesta varijacije i lokalne posebnosti.

Opatija se nalazi u podnožju Učke, najviše planine istarskog poluotoka, koja sprečava prodiranje hladnih sjevernih vjetrova, ali i uzrokuje mnoge oborine uz vrlo rani zalazak sunca. Upravo se s Učke spušta svježi noćni planinski povjetarac u Opatiju, koji je posebice dobrodošao za ljetnih sparina. Od jakih udara juga Opatiju štite otoci Krk i Cres.

Veli i Mali Lošinj, za razliku od Opatije, nemaju nikakav utjecaj kontinentalne klime. More je čisto zahvaljujući povoljnom smjeru toplih morskih strujanja iz Mediterana, koje oplakuju čitav otočni sklop, čineći ga povoljnim za uzgoj suptropskih kultura poput limuna, naranča, mandarina. Ljekoviti aerosol tvore optimalna količina vlage u zraku i kapljice eteričnih ulja otočnih, ljekovitih biljaka kadulje, ružmarina, lavande, lovora, mirte, timijana, smilja i majčine dušice.

Crikvenica je zaštićena od hladnih sjevernih vjetrova bregovima u pozadini, a od južnih vjetrova otokom Krkom. Svježi planinski zrak stalno struji mjestom, a more je čisto i azurno plave boje.

Lječilišta u unutrašnjosti Hrvatske su poznata ponajprije kao toplice. Vrlo dugu tradiciju, već iz rimskog doba, imaju Varaždinske Toplice. Moderno lječilište je poznato od 1820.-tih godina.

U devetnaestom i početkom dvadesetog stoljeća, spomenute toplice su uglavnom posjećene od dobro stojeće klijentele. Tek nakon Prvog svjetskog rata je i srednja klasa imala pristup lječilištu.

Regionalni turizam se razvio prvenstveno u svrhu rekreacije i to kupališni turizam na obali te lječilišni i zimski u planinama. Samo se



Opatija, poster, 1911

(c) wikipedia.org



Mali Lošinj

(c) wikipedia.org



Veli Lošinj

(c) wikipedia.org



Villa Zuzzi of Lignano in an old postcard

(c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro

von subtropischen Kulturpflanzen wie Zitrone, Orange und Mandarine ermöglichen. Therapeutische Aerosole geben die optimale Menge an Feuchtigkeit an die Luft ab, wie auch die Tropfen von ätherischen Ölen mediterraner Heilpflanzen wie Salbei, Rosmarin, Lavendel, Lorbeer, Myrte, Thymian, Immortelle.

Crikvenica ist geschützt von den kalten Nordwinden, mit seinen Bergen im Hintergrund und von den südlichen Winden von der Insel Krk. Die frische Bergluft strömt ständig in den Ort, das Meer ist azurblau.

Kurorte im Inneren von Kroatien sind überwiegend als Heilbäder bekannt. Sehr lange Tradition bereits aus der Römerzeit hat der Badeort Varaždinske Toplice. Das moderne Heilbad ist seit dem Jahr 1820 bekannt.

Im neunzehnten und zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts wurden die genannten Kurorte hauptsächlich von gut situiertem Publikum besucht. Erst nach dem Ersten Weltkrieg hatte die Mittelschicht Zugang zu den Kurorten.

Der regionale Tourismus hat sich in erster Linie zum Zwecke der Freizeitgestaltung konsolidiert. Badetourismus an der Küste, Kur- und Wintersport in den Bergen. Nur Grado hat sich mit der Zeit als Reiseort etabliert, an dem sich ein Kulturtourismus dank der Präsenz einer wichtigen frühchristlichen Siedlung und der nahe gelegenen römischen Siedlung von Aquileia entwickeln konnte. In dieser Hinsicht haben auch die Badeorte Grado und Lignano in jüngster Zeit damit begonnen, einen anderen Tourismusansatz zu fördern, indem sie neben dem stationären Ferienaufenthalt auch Besuche in den nahen Altstädten von Aquileia und Palmanova (Festungsstadt aus dem sechzehnten Jahrhundert) anbieten.

5. Entstehen von Tourismussiedlungen

Die Entstehung der Touristenorte in Kärnten geht meist auf Ansiedlungen entlang der

szalmagyopárnak az illóolajait.

Crikvenicát a közelében fekvő hegyek az északi szélétől, a Krk-sziget pedig a déli szélétől védi meg. A friss hegyi levegő folyamatosan áramlik be a település területére, a tenger a település mellett pedig azúrkek színű.

A Horvátország belsejében található gyógyhelyek többnyire gyógyfürdőként ismertek. A római korig visszanyúló történelme van Varasdfürdőnek (Varaždinske Toplice). A modern kori gyógyfürdő 1820 óta ismert.

Ezeket a gyógyfürdőket a 19. században és a 20. század elején elsősorban a jól szituált társadalmi rétegek látogatták. A társadalmi középréteg csak az első világháború után élvezhették áldásos hatásait.

A regionális turizmus elsősorban a szabadidő eltöltésével kapcsolatos igények kiszolgálására összpontosított. A fürdőturizmus a part mentén, a gyógyászati és a télisportturizmus pedig a hegyekben volt jellemző. Csak Gradónak sikerült idővel turisztikai helyszínné válnia, ugyanis a jelentős kora keresztény településnek, valamint a közelében fekvő Aquileia városának köszönhetően itt kulturális turizmus alakult ki. Ebben a tekintetben a két fürdőhely, Grado és Lignano már idejekorán elkezdett egy egészen más irányú turisztikai kezdeményezést támogatni, mégpedig azt, hogy az egy helyben eltöltött nyaralás mellett a közeli Aquileia és Palmanova (16. századi erődítményváros) óvárosaiba is kínáltak látogatásokat.

5. Idegenforgalmi települések kialakulása

A turisztikailag jelentős helyek megjelenését Karintiában a települések tóparti kiala-

non ha invece particolare impatto a Lussingrande e Lussinpiccolo. Il mare è pulito grazie ad una favorevole direzione delle calde correnti mediterranee che consentono anche la coltivazione di colture subtropicali come il limone, l'arancio e il mandarino. I naturali aerosol sono considerati terapeutici, liberando una quantità ottimale di umidità nell'aria, così come il rilascio di gocce di oli essenziali dalle piante medicinali mediterranee quali salvia, rosmarino, lavanda, alloro, mirto, timo, elicriso hanno effetti benefici sulla salute.

Cirquenizza è invece protetta dai venti freddi provenienti da nord grazie alle montagne che stanno alle sue spalle, mentre la località appare protetta dai venti meridionali dalla presenza dell'isola di Krk. L'aria fresca di montagna raggiunge la città ed il mare è costantemente azzurro.

I centri benessere presenti nella Croazia continentale sono per lo più conosciuti come Spa. La località termale di Varaždinske Toplice vanta una lunga tradizione sin dall'epoca romana. Le terme moderne sono riconosciute a valenza terapeutica sin dal 1820.

Tra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, le località termali citate erano principalmente frequentate da persone benestanti. Solo dopo la Prima Guerra Mondiale la classe media ebbe la possibilità di maggiore accesso alle stesse stazioni curative.

Il turismo regionale in Friuli Venezia Giulia si è invece consolidato principalmente attorno alle attività destinate al tempo libero: turismo balneare sulla costa e il litorale, termale e sciistico in montagna. Solo Grado si è affermata nel tempo come località nella quale sviluppare anche un turismo di carattere culturale, in virtù dell'esistenza, nel centro storico, di un insediamento paleocristiano molto importante e per la presenza della vicina città romana di Aquileia. In questa prospettiva, più recentemente, le stesse località marine di Grado e Lignano hanno iniziato a promuovere un diverso approccio legato alla vacanza proponendo, oltre al soggiorno stanziale tradizionale, la visita nelle vicine realtà storiche di Aquileia e Palmanova (città fortezza del XVI secolo).

5. La nascita dei complessi residenziali turistici

L'espansione delle mete turistiche in Carinzia seguì principalmente l'andamento degli inse-

Health resorts in the interior of Croatia are mostly known as spas. The bathing resort Varaždinske Toplice has a long tradition dating back to Roman times, although the modern health spa has been in existence since 1820.

Throughout the 19th and at the beginning of the 20th centuries, the previously-mentioned health resorts were predominantly visited by a well-off clientele: it was only after the First World War that the middle classes began to have access to health resorts.

Regional tourism has primarily focused on leisure time activities: bathing tourism at the coast, health and winter sports in the mountains. Only Grado has established itself as a destination where cultural tourism could develop, due to the existence of an important, Early Christian settlement and the nearby Roman settlement of Aquileia. In this respect, the beach resorts of Grado and Lignano have recently begun to promote a new approach to tourism, by offering trips to the nearby historic cities of Aquileia and Palmanova (a fortified town from the sixteenth century) besides the “sun and sea” holiday.

mjesto Grado etabliralo tijekom vremena kao turističko odredište, gdje se kulturni turizam može razvijati zahvaljujući prisutnosti važnog ranokršćanskog naselja i obližnjeg rimskog naselja Akvileje. U tom pogledu, i turistička mjesta Grado i Lignano su počela nedavno promovirati kulturni turizam koji uključuju posjete obližnjim starim gradovima Akvileji i Palmanovi (utvrđeni grad iz šesnaestog stoljeća).



Josephs bath in Varaždinske Toplice

(c) Zavičajni muzej Varaždinske Toplice



Lovros bath in Varaždinske Toplice

(c) Zavičajni muzej Varaždinske Toplice



Palmanova, aerial view

(c) turismofvg.it

5. The development of settlements

The development of tourist resorts in Carinthia can be traced back to settlements along

5. Nastanak turističkih naselja

Razvoj turističkih mjesta u Koruškoj obično se veže uz izgradnju duž obala jezera. To vrije-

Seeufer zurück. Dies gilt auch für Kroatien, wo Ansiedlungen entlang der Adriafer und auf den Inseln und weniger im Inneren des Landes zu finden sind.

Heilbäder und damit verbundene Touristensiedlungen nahe von Stadtzentren in Form von Gartenstädten – Cottage-Viertel – wurden gebildet. Da aber das Leben im 19. Jahrhundert immer mehr naturverbunden wurde, entdeckte man die Wasserflächen und die Berge als Reiseziel. Adelige Führungsschichten haben ihre eigenen Sommerresidenzen oft in der Provinz ausgebaut und schufen damit die Voraussetzungen zur Verbesserung von Wegstrecken und innerer Sicherheit. Die geographische Richtung dieses Freizeitverhaltens konzentrierte sich später oft auf das „Landleben“, wobei die Erreichbarkeit mit dem eigenen Automobil oder Motorrad Bedeutung erlangte. Am Land selbst spielte die „Urlaubstreue“ zur Gastfamilie/Gasthaus eine wichtige Rolle. Schon bald blühten Herbergen und Gasthöfe entlang der Reiserestrecken. Schwimmbäder wurden fast überall, wo es Wasser gab, gebaut. Beim Balaton wurden Badeanstalten seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts errichtet.

Wir können von einer für den Tourismus bestimmten Neustadt nur im Falle von Lignano sprechen, das sich um den Bau des ersten Strandbads von Porto Lignano im Jahre 1903 herum entwickelt und im Laufe der dreißiger Jahre ausgedehnt hat. Das gleiche gilt für Pincavallo, das sich mit großer Geschwindigkeit in den sechziger und siebziger Jahren des zwanzigsten Jahrhunderts entfaltet hat. Einige gezielte Eingriffe durch führende Architekten des Friaul, wie Gino Valle (Arta Terme), Provino Valle, Marcello D'Olivo, Aldo Bernardis und Gianni Avon (Lignano) haben den Urlaubsorten einen unverwechselbaren Charakter verliehen.

Komplett anders ist die Entwicklung von Grado verlaufen, das einen ganz neuen Aufschwung durch den Badetourismus im Jahr 1872 mit der Gründung des Marine-Hospizes und im Jahr 1890 mit der Einweihung der Badeanstalt erfuhr. Die Eröffnung zahlreicher Hoteleinrichtungen folgte. Der Kurort mit Strand erfreute sich eines stets wachsenden Bekanntheitsgrades und großer Beliebtheit und zog als Publikum in den Jahrzehnten vor dem Ersten Weltkrieg die gehobene Klasse insbesondere aus Österreich an. Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich der Mas-

kulúsára lehet leginkább visszavezetni. Ez Horvátországra is igaz, ahol a települések elsősorban az Adria-tenger partján és a szigeteken, nem pedig az ország belsejében találhatóak.

Gyógyfürdők és ehhez kapcsolódóan turistatelepülések épültek fel, a városi központokhoz közeli fekvéssel, kertvárosi formában, „nyárilak-negyedekként”. A 19. században az élet egyre jobban kötődött a természethez, ezért a vízfelület és a hegyek is úti célokká váltak. A nemesi vezető rétegek tagjai a nyári rezidenciájukat gyakran vidéken építették fel, ami megteremtette az utak minőségének és a belső biztonság javulásának a feltételeit. A szabadidő eltöltésének ez a szokása később gyakran a „vidéki élet” élményében rögzült, aminek során jelentőséget nyert a saját automobillal vagy motorkerékpárral való elérhetőség. Vidéken nagy szerepet játszott a vendéglátó családhoz vagy vendégházhoz fűződő „nyaralási hűség”. Az utazási útvonalak mentén hamarosan sorra nyíltak a szálláshelyek, fogadók. Vizek menték szinte mindenhol úszómedencéket építettek. A Balatonnál a 18. század második felétől létesítettek fürdőhelyeket.

Kifejezetten a turizmus céljából létesített, újonnan épült városról csak Lignano esetében beszélhetünk, amely az 1903-ban épült Porto Lignano strandfürdője körül alakult ki, majd az 1930-as években még tovább bővült. Ugyanez vonatkozik Pincavallóra, amelynek fejlődése a múlt század hatvanas és hetvenes éveiben bontakozott ki. Gino Valle (Arta Terme), Provino Valle, Marcello D'Olivo, Aldo Bernardis és Gianni Avon (Lignano), azaz Friuli régió vezető építészeinek a hatására alakult ki ezeknek a nyaralóhelyeknek mással össze nem téveszthető karaktere.

Egészen eltérő viszont Grado fejlődése, amely 1872-ben a tengerparti gyógyszálló megalapításával és 1890-ben a fürdőintézet felavatásával, tehát a fürdőturizmus révén kapott egészen új lendületet. Hamarosan további hotelek nyitottak meg. A stranddal is rendelkező üdülőhely egyre ismertebbé és kedveltebbé vált, és az első világháborút megelőző évtizedekben az elsősorban Ausztriából érkező, felsőbb társadalmi rétegek tagjai látogatták. A második világháború után alakult ki a tömegturizmus. Az elszaporodás és a lecsapolások során nyert nagy kiterjedésű, új területeken a tömegturizmus hatására látványos városiasodás kezdődött.

diamenti preesistenti lungo le sponde dei laghi. Questa tendenza ebbe luogo anche lungo la costa della Croazia, dove gli abitati turistici si addensarono lungo le sponde dell'Adriatico e sulle isole, mentre nell'entroterra della penisola istriana non conobbero particolare sviluppo.

I bagni termali e i relativi complessi per il turismo furono costruiti vicini ai centri abitati, sotto forma di città giardino o di quartieri funzionali a questo bisogno, prevalentemente dotati di piccole case e di villette. Nel corso del XIX secolo crebbe tuttavia la necessità di una vita maggiormente a contatto con la natura, mentre laghi e montagne divennero destinazioni sempre più frequentate a scopo turistico.

La nobiltà costruiva di frequente la propria residenza estiva nella provincia e questo creò le condizioni favorevoli per il miglioramento delle strade e della sicurezza interna. “La vita di campagna” diventò nel tempo obiettivo privilegiato per il tempo libero, dato che le aree rurali erano diventate più facilmente raggiungibili con la propria automobile o la motocicletta; in questo contesto divenne importante la “fedeltà” alla famiglia ospitante o alla pensione di accoglienza. In breve tempo vennero edificati ostelli e alberghi lungo gli itinerari di viaggio e furono costruite piscine vicino a dove c'era presenza d'acqua: sul lago Balaton, in particolare, le stazioni balneari si svilupparono a partire dalla seconda metà del XVIII secolo.

In tutta l'area possiamo parlare di città nuova (new town) destinata a scopi turistici solo nei casi di Lignano, sviluppatasi attorno alla realizzazione del primo stabilimento balneare di Porto Lignano nel 1903 e ampliata nel corso degli anni Trenta, o di Pincavallo, località montana accresciutasi rapidamente tra gli anni Sessanta e Settanta del Novecento. Alcuni interventi puntuali realizzati per mano di importanti architetti friulani, fra i quali, Gino Valle (Arta Terme), Provino Valle, Marcello D'Olivo, Aldo Bernardis e Gianni Avon (Lignano) hanno conferito a queste mete turistiche delle caratteristiche inconfondibili.

Completamente diversa fu l'evoluzione di Grado che conobbe una stagione del tutto nuova fatta di slancio d'iniziative per il turismo balneare nel 1872 con la fondazione dell'Ospizio marino e nel 1890 con l'apertura dello Stabilimento balneare a cui fecero seguito l'apertura di numerosi nuovi impianti alberghieri. La stazione climatica con la spiaggia

the lakeshores. The same applies to Croatia, where settlements were more frequently found on the Adriatic coast and islands and less in the interior of the country.

Therapeutic baths and associated tourist settlements were established near city centres as garden towns or cottage districts. But as society in the 19th century became more and more interested in nature, lakeland areas and mountains emerged as travel destinations. Noble elites often built their summer residences in the provinces and thereby created the conditions for the improvement of transport infrastructure, as well as the states' inner stability. "Country life" later became the focus of this leisure time behaviour, with accessibility by one's own car or motorcycle gaining significance. In the countryside, "holiday loyalty" to the guest family/guest house played an important role. Soon hostels and inns along the travel routes flourished. Swimming pools were built nearly everywhere where there was water. At Lake Balaton, baths were built from the second half of the 18th century on.

Only Lignano can be regarded as a new town designed for tourism. It developed around the construction of Porto Lignano's first bathing beach in 1903 and expanded during the 1930s. The same applies to Piancavallo, which grew rapidly during the 1960s and 1970s. A few targeted interventions by some of Friuli's leading architects, such as Gino Valle (Arta Terme), Provino Valle, Marcello D'Olivo (Lignano), Aldo Bernardis and Gianni Avon (Lignano), have provided the holiday resorts with a distinctive character.

The development of Grado proceeded in a completely different manner. It saw its upturn with the emergence of bathing tourism, the foundation of the marine hospice in 1872 and the inauguration of the sea-bath in 1890. Consequently, numerous hotels were opened. The health resort, including a beach, enjoyed growing publicity and huge popularity, attracting a clientele consisting of the upper classes, especially from Austria, in the decades before the First World War. After the Second World War, mass tourism developed. This introduced increased urbanisation, a markedly visible change, particularly in the spacious and newly developed areas that were gained through siltation and land reclamation. Intense development followed, forming a "crown" of new houses and hotels around the old town. Nevertheless the pulsating heart

di i za Hrvatsku, gdje se naselja grade duž jadranske obale i na otocima, a manje u unutrašnjosti zemlje.

Lječilišta i s njima povezana turistička naselja grade se u blizini gradskih središta u obliku vrtnih gradova. Međutim, kako je život u 19. stoljeću postajao sve povezaniji s prirodom, cilj turista su sve više vodene površine i planine. Plemenitaški vodeći slojevi gradili su svoje ljetne rezidencije često u provinciji, stvarajući time uvjete za poboljšanje cesta i bolju unutarnju sigurnost. Zemljopisni smjer takvog provođenja slobodnog vremena kasnije se često usredotočio na "ruralni život", pri čemu je dostupnost vlastitim automobilom ili motorom dobila na važnosti. U provinciji je važnu ulogu igrala vjernost gostiju prema domaćinima. Zato su ubrzo procvale gostionice duž puteva. Bazeni su izgrađeni gotovo svugdje gdje je bilo vode. Kupališta se grade na Balatonu od druge polovice 18. stoljeća.

Među turističkim mjestima jedino je Lignano nastao kao novo turističko odredište, koje se razvilo oko prvog kupališta „Porto Lignano“ izgrađenog 1903. godine, a tijekom tridesetih godina se značajno proširilo. Isto vrijedi i za Piancavallo, koji se razvijao velikom brzinom u šezdesetim i sedamdesetim godinama dvadesetog stoljeća. Neke ciljane intervencije vodećih furlanskih arhitekata, kao Gino Valle (Arta Terme), Provino Valle, Marcello D'Olivo, Aldo Bernardis i Gianni Avon (Lignano) dale su naseljima prepoznatljiviji karakter.

Kompletno je drugačije tekao razvoj mjesta Grado, koje je doživjelo novi uspon kupališnog turizma izgradnjom mornaričkog hospicija 1872. godine i uspostavom kupališta 1890. godine. Slijedi otvaranje brojnih hotela. Lječilište s plažom postajalo je sve poznatije i omiljenije u desetljećima prije Prvog svjetskog rata, privlačeći visoku klasu, posebno iz Austrije. Nakon Drugog svjetskog rata razvio se masovni turizam. To je dovelo do urbane, jasno vidljive promjene, osobito na novim područjima koja su dobivena isušivanjem zemljišta. Došlo je do intenzivne izgradnje, koja sada tvori krunu novih kuća i hotela oko starog grada. Usprkos svemu tome on je ostao pulsirajuće srce cijeloga grada, ali su izgubljene njegove nekadašnje karakteristike, kao izolirane sredine.

Semmering je stoljećima bio jedan od najznačajnijih trgovinskih putova preko Alpa s velikim značenjem za talijansku trgovinu.



Balatonfüred in the Middle of the 19th Century

(c) Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, Budapest



Josef Maria Auchentaller (1865-1949)
(c) wikipedia.org



Piancavallo, mountain holiday place

(c) wikipedia.org



Grado, through this door Emperor Franz

Josef went to the beach. (c) grado-adria.com

sentourismus. Dieser leitete eine urbane, ausgesprochen sichtbare Veränderung besonders in jenen weitläufigen und neuen Gebieten, die durch Verschlammung und Landgewinnungsmaßnahmen gewonnen wurden ein. Es kam zu einer intensiven Bebauung, die inzwischen eine Krone aus neuen Häusern und Hotels rund um die Altstadt bilden. Trotz allem ist das pulsierende Herz des gesamten Stadtgebiets geblieben, jedoch die eigentümliche Abgeschlossenheit verloren gegangen.

Der Semmering war Jahrhunderte lang einer der bedeutendsten Fernhandelswege über die Alpen mit großer Bedeutung für den Italienhandel. Touristisches Ansehen erlangte der Semmering als stets mühsam zu bewältigende Passstraße erst durch die Errichtung der Semmeringbahn (Erbauer: Carl Ritter von Ghéga). Nach der Eröffnung im Jahre 1854 wurde der Semmering Ziel von Besichtigungsfahrten sowie Ausflügen und Wanderungen. Ab 1880 erfolgte die Entwicklung einer alpinen Hotel- und Villenkolonie nach Schweizer Vorbild. Es entstand durch die Südbahngesellschaft eine Hotelarchitektur in der monumentalen Form von Prestigebauten wie das „Hotel Semmering“ und einige Villen. 1887/88 wurde das „Panhaus“ – 2012 Insolvenz, Übernahme durch eine internationale Investorengruppe – als zweites Zentrum errichtet. Es folgten das „Erzherzog Johann“ -1945 zerstört -, das „Kurhaus“ und weitere Grandhotels im Sinne der Idee eines großräumigen, adeligen Landschaftsgartens des späten 18. Jahrhunderts, der Landschaft und Baudenkmäler zu einer integralen Kulturlandschaft vereinte.

Der Semmering entwickelte sich speziell für Gäste aus dem Wiener Raum zu einem führenden Höhenkurort in der Monarchie.

Intenzív beépítési folyamat eredményeként az új házak és szállodák koszorúként fonták körül az óvárost. A település lüktető szíve mégis megmaradt, az addigi félreeső jellegéből fakadó, sajátos hangulata azonban elveszett.

A Semmering évszázadokon át az egyik legjelentősebb távolsági kereskedelmi útvonalnak számított az Alpokon át, elsősorban az Itália felé irányuló kereskedelem szempontjából. A Semmeringet korábban csak mint nagy veszélyek árán leküzdhető hágóutat ismerték, a turisztika figyelme csak a vasútjának megépítése után irányult felé (tervezte és az építést irányította: Carl Ritter von Ghéga). 1854-es megnyitása után Semmering a táj megtekintését szolgáló vonatutaknak, valamint kirándulásoknak és túrázásoknak vált a célpontjává. 1880-tól kezdődően svájci mintára alpesi szálloda- és hoteltelep épült itt. A Déli Vasútnak köszönhetően a térségben sajátos szállodaépítészeti stílus honosodott meg, amely monumentális formavilágú presztízsepületekben öltött testet, mint például a Hotel Semmering és néhány villaépület. Második szálláshelyközpontként 1887–1888-ban megnyílt a Panhaus Hotel, amely 2012-ben csődbe ment, majd végül egy nemzetközi befektetőcsoport vette át. Ezt követően épült fel az 1945-ben elpusztult Erzherzog Johann Szálloda, majd a „Kurhaus”. További nagyszállók épültek a késő 18. század tágas, nemesi kertjeinek szellemében, amely a műemlékeket is magába foglaló tájat egységes kultúrtájává kívánta formálni.

A Semmering az Osztrák–Magyar Monarchián belül elsősorban a Bécs térségéből érkező vendégek igényeinek kiszolgálására vált magaslati gyógyhelyé.

divenne sempre più famosa ed apprezzata, richiamando la clientela dell'alta società, specialmente austriaca, nei decenni che precedettero la Prima Guerra Mondiale. Dopo il secondo conflitto il turismo assunse la dimensione di fenomeno di massa: tale evoluzione ha impresso una trasformazione urbanistica molto evidente soprattutto in quelle vaste e nuove aeree ottenute con le colmate e le bonifiche che furono intensamente occupate dalle nuove costruzioni che formano ormai tutta una sequenza di nuove abitazioni e alberghi attorno alla città vecchia, che è tuttavia rimasta il cuore pulsante dell'intero agglomerato urbano, pur avendo perso la sua peculiare insularità.

Quella del Semmering invece fu per secoli una delle più importanti rotte commerciali sopra le Alpi ed assunse un particolare significato anche per i mercati italiani. La strada per oltrepassare il Passo del Semmering fu sempre difficile da percorrere e la località ottenne rilevanza turistica solo grazie alla costruzione dell'omonima ferrovia (costruttore Carl Ritter von Ghéga). Dopo l'inaugurazione nel 1854 il Semmering divenne meta di visite guidate, gite ed escursioni. A partire dal 1880 fu costruita una colonia alpina seguendo il modello tipologico svizzero. La Società delle Ferrovie Meridionali (Südbahngesellschaft) dette origine ad un'architettura alberghiera che prese forma monumentale in edifici prestigiosi quali l'Hotel Semmering e da alcune ville realizzate nell'intorno. Nel periodo 1887-1888 fu istituito, quale secondo centro, il Panhaus che, dichiarato fallito nel 2012, è stato acquistato da un gruppo internazionale di investitori. Fece seguito la realizzazione dell'Arciduca Johann (Erzherzog Johann), distrutto nel 1945; il Kurhaus e altri grandi alberghi, con l'idea di creare un ampio e aristocratico parco paesaggistico ancora d'impronta tardo settecentesca che potesse unire lo scenario naturale ai monumenti architettonici. Semmering diventò quindi un'importante stazione termale e prestigiosa località montana della Monarchia, principalmente destinata agli ospiti che provenivano dalla provincia di Vienna.

6. Typische Bauplätze

Die ersten Unterkünfte hat man neben den Landesstraßen gebaut. Auch die Heilquellen waren geeignete Plätze. Die Geschichte

6. A szállodaépítések tipikus helyszínei

Az első szálláshelyek országutak mellett épültek, de a gyógyforrások is nagy vonzerőt jelentettek az infrastruktúra kiépítése szem-

6. I cantieri e i siti di costruzione tipici

La storia delle terme in Ungheria risale ad un passato remoto: nell'odierno territorio ungherese i Romani furono i primi ad edificare

of the entire city area remained, though the unique seclusion was lost.

For centuries the Semmering Pass had been one of the most important free trade routes across the Alps, with huge significance for trade with Italy. The road over the Semmering Pass was always difficult to travel, and the area only gained the reputation of a tourist region with the construction of the Semmering Railway (constructed by Carl Ritter von Ghega). After its inauguration in 1854, Semmering became a destination for sightseeing trips, excursions and hikes. From 1880 on an alpine villa colony, based on a Swiss model, was developed. Thanks to investment from the Southern Railway Company, a hotel architecture was developed that produced prestigious monumental buildings, such as the Hotel Semmering and several villas. In 1887/88 the Panhans was built as a second centre (in 2012 it went into insolvency and was taken over by an international investment group). This was followed by the Erzherzog Johann (destroyed in 1945), the Kurhaus and other grand hotels in accordance with the concept of a spacious, noble landscape-garden from the 18th century, combining landscape and monuments into an integrated cultural landscape.

Semmering established itself as one of the leading high altitude health resorts within the Monarchy, particularly for guests from the Vienna area.

Turistički značaj Semmering je, kao teško prohodna ruta, dobio nakon izgradnje željeznice „Semmeringbahn“ (graditelj: Carl Ritter von Ghega). Nakon otvaranja pruge 1854. godine Semmering je postao odredište za izlete i šetnje. Nakon 1880. godine došlo je do izgradnje alpskog hotela i kolonije vila prema švicarskom modelu. Južna željeznica „Südbahngesellschaft“ izgradila je hotele u monumentalnom obliku prestižnih građevina kao što su „Hotel Semmering“ i neke vile. Godine 1887./88. podignut je hotel „Panhans“, a 2012. je proglašena insolventnost pa ga je preuzela međunarodna grupa investitora. Uslijedila je izgradnja hotela „Erzherzog Johann“, uništenog 1945. godine, zgrada lječilišta i drugi „grand hoteli“ na način ostvarenja ideje prostranog, plemenitog vrtog krajolika kraja 18. stoljeća, koji ujedinjuje krajolik i spomenike kulture u integralni kulturni krajolik. Semmering se posebno razvio za goste iz Bečkog prostora kao vodeće mjesto u monarhiji za liječenje na velikoj nadmorskoj visini.



Semmering, hotel Südbahn (c) G. Kanhäuser



Semmering, hotel Panhans

(c) G. Kanhäuser

6. Typical building locations

The first accommodation was built close to national roads and medicinal springs. The history of thermal bathing in Hungary stretch-

6. Tipična mjesta za gradnju

Prvi smještajni kapaciteti građeni su uz glavne ceste. Ljekovita vrela su također bila pogodna mjesta. Povijest kupanja u terma-

des Thermalbadens reicht in Ungarn weit in die Vergangenheit zurück: Auf dem heutigen Territorium Ungarns waren die Römer die ersten Bade-Baumeister. Das älteste erhaltene Schriftstück, das den Bau eines Bades erwähnt, stammt aus dem Jahr 1018. Belege finden sich auch über ein Badekrankenhaus, das die Vorgänger des heutigen Malteserordens - die Hospitalritter - 1178 am Fuße der Budaer Berge bauten. Verletzte und kranke Kreuzritter, die aus dem Heiligen Land zurückkehrten, wurden hier behandelt und auf ihre Heimreise vorbereitet. Als in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts dann die rund 150-jährige Türkenherrschaft begann, erlitt das Land zwar einerseits gewaltige Schäden, andererseits blühte die Badekultur aber erst so richtig auf. Heute sind in Ungarn über 1300 heiße Quellen bekannt. Außerdem gibt es 190 anerkannte Mineralwässer, 180 Quellen und Brunnen, die Heilwasser liefern, sowie fünf anerkannte Heilschlämme.

Die Heilbäder wurden oft am Rande von historischen Siedlungen gebaut. Die Johanniter haben im lockeren Stadtgewebe der damaligen Stadt Buda im Jahre 1178 einen Gebäudekomplex mit Konventgebäude, Kloster und Heilbad errichtet. Im Kloster waren bereits Gästezimmer vorhanden (heute Bad Lukács und Bad Császár/Kaiser). In der Zeit von König Sigismund und Mathias Corvinus ist im 14.-15. Jahrhundert am Fuße der Burg eine kleine, separate „Badestad“ mit Bädern, Gästezimmern und Gaststätten (Bad Rác) entstanden. Im 16.-17. Jahrhundert, in der Zeit der türkischen Besatzung, haben die Türken – wie erwähnt – eine hohe Badekultur verbreitet. Es waren verschiedene zentrale Badehallen, verbunden mit Säkularstädten. Die türkischen Bäder dienten auch als gesellschaftliche Treffpunkte und öffentliche Foren.

Im 19. Jahrhundert wurden in Ungarn die Frischluft- und Heilbadzentren in größerer Zahl in Oberungarn (Felvidék, heute Slowakei) und Transsylvanien (Erdély, heute Rumänien), Badeorte beim Plattensee (Balaton) und der Adriaküste (Fiume, Triest etc. heute Kroatien und Italien) gebaut. Beim Balaton entstanden die historischen Siedlungen, Kleinstädte und Dörfer weit weg vom See an Berghängen. Im 19. Jahrhundert wurden in der Nähe von Wasserflächen Badekolonien – Badesiedlungen gegründet, die eine eigene Gesellschaft beherbergten. Die separaten Badeorte besaßen mehrere Hotelgebäude,

pontjából. A magyarországi termálfürdőzés története a régmúlt időkbe nyúlik vissza. Magyarország mai területén a rómaiak építettek először fürdőket. 1018-ból származik a legrégebbi fennmaradt írás, amely fürdő építéséről szól. Írásos bizonyíték szerint a Szent János Ispotályos Lovagrend – a mai Máltai Lovagrend elődje – 1178-ban a budai hegyek lábánál fürdőkórházat létesített. A Szentföldről visszatérő megsebesült és beteg keresztes lovagokat kezelték itt és készítették fel őket a hazaútra. A 16. század első felében megkezdődött Magyarország megközelítőleg százötven éves török megszállása, amelynek következtében az ország hatalmas károkat szenvedett, másrésztől azonban felvirágzott a fürdőkultúra. Ma Magyarországon több mint 1300 termálvizkutat ismerünk. Az országban 190 elismert ásványvíz, 180 gyógyvízforrás és -kút, valamint öt elismert gyógyiszap található.

A gyógyfürdők gyakran történelmi települések határában épültek fel. A Szent János Ispotályos Lovagrend az akkoriban még laza városzerkezettel rendelkező Buda városában 1178-ban egy kolostorépületet és gyógyfürdőt épített. A kolostorban már vendégszobák is helyet kaptak (a mai Lukács- és Császár-fürdő). A 14–15. században, Zsigmond és Mátyás király korában a vár lábánál egy különálló, kis „fürdőváros” jött létre fürdőkkel, vendégszobákkal és vendéglővel (Rác fürdő). Ahogy már említettük, a 15. és 17. század között, a török megszállás során magas szintű fürdőkultúra terjedt el Magyarországon. Különböző központi fürdőcsarnokok épültek, amelyek összeköttetésben álltak a világi várossal. A törökfürdők társadalmi találkozóhelyként és közösségi fórumként is működtek.

A 19. századi Magyarországon a klimatikus és gyógyfürdő központok a legnagyobb számban a Felvidéken és Erdélyben, míg a fürdőhelyek a Balatonnál és az Adria partján (a mai Horvátországban, illetve Olaszországban található Fiumében, Triesztben stb.) létesültek. A Balaton mentén a történelmi települések, kisvárosok és falvak távol a tótól, a hegyek oldalában emelkedtek. A 19. században a vízfelületek mentén fürdőtelepeket, fürdőtelepüléseket alapítottak, amelyeknek saját lakossága is volt. Az elkülönülő fürdőhelyek több szállóépületet, éttermet, kórházépületet, gyógyintézményt, gyógycsarnokot, ivócsarnokot, kaszinót, kioszkot, valamint színház- és moziépületet foglaltak ma-

bagni termali e il documento più antico che ne menziona la costruzione risale al 1018. I primi insediamenti furono costruiti vicino alle strade pubbliche e in prossimità delle sorgenti d'acqua termale. Vi sono anche documenti relativi ad un ospedale termale, costruito nel 1178 ai piedi delle colline di Buda, edificato per volontà dei Cavalieri Ospitalieri, i predecessori dell'attuale Cavaliere dell'Ordine di Malta. I crociati feriti e malati che tornavano dalla Terra Santa venivano curati in questo luogo e rifocillati per affrontare il viaggio di ritorno verso casa. Quando nella prima metà del XVI secolo iniziò il dominio turco, che sarebbe durato per 150 anni, il paese da un lato subì enormi danni, ma dall'altro vide prosperare la cultura del bagno termale. Oggi oltre 1.300 sorgenti calde sono conosciute in Ungheria. Ci sono anche 190 acque minerali riconosciute, 180 sorgenti e pozzi che forniscono acqua curativa e cinque tipologie riconosciute di fanghi terapeutici.

Le terme erano spesso costruite ai margini degli insediamenti storici consolidati. Nel tessuto urbano dell'antica città di Buda, nel 1178 appunto, gli Ospitalieri costruirono un complesso di edifici comprendente un convento, un monastero e un centro termale. Il monastero già disponeva all'epoca di camere per ospiti fruibili (oggi denominate Bad Lukács e Kaiser Bad). All'epoca di re Sigismondo di Lussemburgo e di Mattia Corvino d'Ungheria, tra il XIV ed il XV secolo, ai piedi del castello, fu costruita una piccola stazione balneare separata e dotata di bagni, camere e una locanda (oggi Bad Rác). Tra il XV ed il XVII secolo, durante il periodo dell'occupazione turca, si diffuse – come già accennato – una vasta cultura relativa ai bagni termali di alta qualità; furono costruite diverse sale curative collegate al centro storico. I bagni turchi fungevano anche da luoghi d'incontro e come forum pubblici.

Nel XIX secolo le stazioni climatiche e i centri di cura termali erano più numerosi nella regione dell'Alta Ungheria (in ungherese Felvidék, l'attuale Slovacchia) e in Transilvania (Erdély, oggi Romania), mentre le località balneari erano presenti sulle sponde del Lago Balaton e lungo la costa adriatica (in particolare tra Fiume e Trieste, oggi divise fra Croazia e Italia). Nell'area del Lago Balaton gli insediamenti storici, le piccole città e i villaggi si svilupparono tuttavia lungo le pendici della montagna in luoghi distanti dal lago stesso. Nel XIX secolo le nuove colonie di balneazio-

es far back into the past: the Romans were the first building and bathing supervisors in the current territory of Hungary. The oldest preserved document on the subject dates from 1018. There is also evidence of a bathing hospital, built at the foot of the Buda mountains by the predecessors of today's Knights of Malta – the Knights Hospitaller. Wounded and sick crusaders, returning from the Holy Land, were treated here and prepared for their trip home. When the roughly 150 years of Turkish rule over Hungary commenced in the first half of the 16th century, the country was, on the one hand, severely damaged, while bathing culture, on the other, really began to flourish. Today there are more than 1300 hot springs known in Hungary. Further, there are more than 190 approved mineral waters, 180 springs and wells providing curative waters and five acknowledged curative muds.

The therapeutic baths were often built at the periphery of historic settlements. In 1178 the Knights of St. John erected a complex of buildings, including a convent building, monastery and therapeutic bath, within the general city area of Buda. The monastery already had guest rooms (today: the Lukács and Császár baths). At the time of King Sigismund and Matthias Corvinus (14th / 15th century), a small separate "bathing town", with baths, guest rooms and restaurants arose at the foot of the castle (Rácz bath). In the 16th – 17th centuries, during the time of Turkish occupation, the Turks spread, as already mentioned, a high-standard bathing culture. Various central bathing halls were connected to secular sites. The Turkish baths also served as social gathering spots and public forums.

In the 19th century, fresh air and therapeutic bathing centres were built all over Hungary – in Upper Hungary (Felvidék, today located in Slovakia) and Transylvania (Erdély, today located in Romania), bathing resorts at Lake Balaton and on the Adriatic coast (Rijeka, Trieste etc. today located in Croatia and Italy). Around Lake Balaton the historic settlements, towns and villages emerged far away from the lake on the hillsides. In the 19th century, bathing colonies and bathing settlements, hosting their own kind of societies, were founded in the proximity of water and lakes. The isolated bathing resorts comprised multiple hotel buildings, restaurants, hospitals, sanatoria, cultural centres, drinking halls, casinos, kiosks, theatres and cinemas.

In important cities, the local authorities usual-

ma seže u Mađarskoj u daleku prošlost: na sadašnjem teritoriju Mađarske Rimljani su bili prvi graditelji kupališta. Najstariji očuvani dokument, koji spominje gradnju, potječe iz godine 1018. Također postoje dokazi o kupališnoj bolnici koju su 1178. godine, u podnožju Budima, izgradili Ivanovci, prethodnici današnjeg Malteškog reda. Ozlijeđeni i bolesni križari, koji su se vratili iz Svete zemlje, liječeni su u toj bolnici i pripremani za put kući. Kada je u prvoj polovici 16. stoljeća počela 150 - godišnja turska vladavina, zemlja je pretrpjela ogromnu štetu, ali s druge strane kultura kupanja je cvjetala. Danas je u Mađarskoj poznato više od 1300 vrela. Pokraj toga, ima 190 priznatih mineralnih voda, 180 izvora i bunara koji daju ljekovitu vodu, kao i pet priznatih ljekovitih blata.

Ljekovite kupke često su bile građene na rubu povijesnih naselja. Ivanovci su u rahlom tkivu grada Budima 1178. godine izgradili kompleks sa samostanom i kupališnim lječilištem. U samostanu su već bile gostinjske sobe (danas Bad Lukács i Bad Császár / car). U vrijeme kralja Sigismunda i Matije Korvina, u 14. i 15. stoljeću, u podnožju utvrde podignut je mali, odvojeni "kupališni grad" s kupkama, gostinjskim sobama i restoranom (Bad Rácz). Od 15. do 17. stoljeća, tijekom turske okupacije, Turci su, kao što je spomenuto, proširili visoku kulturu kupanja. Bilo je nekoliko središnjih zatvorenih bazena, povezanih sa svjetovnim dijelovima gradova. Turske kupke služile su i kao mjesta društvenih okupljanja i javnih foruma.

U 19. stoljeću u Mađarskoj se grade lječilišta termalnom vodom i zrakom u Gornjoj Mađarskoj (Felvidék, sada Slovačka) i Transilvaniji (Erdély, sada Rumunjska), kupališta uz jezero Balaton i na jadranskoj obali (Rijeka, Trst i tako dalje, danas Hrvatska i Italija). Kod Balatona su povijesna naselja, mali gradići i sela, građena na padinama brežuljaka, daleko od jezera. U 19. stoljeću grade se uz obalu jezera naselja za kupanje, koja su služila zatvorenim društvima. Ta naselja su imala više hotela, restorana, bolničku zgradu, kupke za liječenje, dvoranu za pijenje termalne vode, kasina, kioske, kazalište i kino.

U važnijim gradovima lokalne vlasti su najčešće gradile „Hotel Grand“ zbog prestiža naselja, kao i hotele uz željezničke stanice, pansionere i domove za siromašnije goste. Za veće hotele bila je prednost ako su građeni kao samostalni blokovi s fasadnim površinama unaokolo. Hotel Hungaria u Budimpešti,



The Császárfürdő in Budapest

(c) Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, Budapest



The Holy mount of Lussari, Tarvisio

(c) P. Tomasella



The Kiosk of the Császárfürdő in Budapest

(c) Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, Budapest



The Café Liget in Balatonalmádi

(c) Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, Budapest

Restaurants, Spitalgebäude, Heilanstalten, Kurhallen, Trinkhallen, Casinos, Kiosks, Theater- und Kinogebäude.

In bedeutenden Städten bauten die Kommunen meistens ein Grandhotel, würdig dem Prestige der Siedlung, daneben wurden Bahnhof-Hotels, Pensionen und Herbergen für ärmere Gäste errichtet. Für größere Hotels waren die alleinstehenden Baublöcke mit umlaufenden Fassadenflächen von Vorteil. Das Hotel Hungaria in Budapest, gebaut im Jahre 1867, besaß über 400 Gästezimmer. Die Festspiele (in Budapest ab 1876 jährlich) und Landesausstellungen erhöhten die Zahl der Gäste. Nach der Schließung von größeren Ausstellungen (Budapest, Millennium-Hotels) wurden mehrere Hotelkomplexe für andere Zwecke, wie Wohnhäuser oder Bürogebäude umgestaltet.

Ab den 1880er Jahren nahm die Zahl der Beherbergungsbetriebe in Kärnten stetig zu. Die Eisenbahn verhalf den größeren Städten zu mehr Gästen von außerhalb. In Klagenfurt galten das Hotel „Kaiser von Österreich“ (Architekt Max Schmidt) und das Hotel „Moser“ (Entwurf und Ausführung Georg Horcicka), später „Moser-Verdino“ als erste Adressen. Weiters war man in den Gasthöfen „Sandwirt“, „Goldener Bär“ und „Weißes Lamm“ bestens untergebracht. Ein Hotel, das sowohl dem Sommergast als auch dem Städtetouristen gerecht wurde, war das am westlichen Stadtrand von Klagenfurt gelegene Hotel „Wörthersee“. Es entstand nach einem Entwurf von Wilhelm Hess zwischen 1890 und 1895. Friedrich Achleitner bezeichnet es als „...ein Beispiel einer frühen internationalen Tourismus-Architektur mit regionaler Einkleidung.“

Auch Villach profitierte vom beginnenden Transit- und Fremdenverkehr. Schon in den 1880er Jahren wurden die Hotels „Fischer“, „Moser/Schwarzer Adler“ sowie das „Tarmann/Schwarzer Elefant“ erweitert. 1912 wurde das „Parkhotel“ fertig gebaut. Es galt als eines der vornehmsten und größten sowie modernsten Beherbergungsbetriebe der Monarchie.

In Spittal a. d. Drau wurden im Jahre 1910 drei neue Hotels eröffnet: das „Europe“, das „Salzburg“ und das „Goldeck“.

In Mariazell kam es im späten 19. Jahrhundert zu einem Aufschwung des Fremdenverkehrs, der neben dem Wallfahrts- nun auch den

gukba.

Jelentősebb városokban a közösség a település presztízséhez méltó nagyszállót épített, emellett a szegényebb vendégeknek pályaudvari hoteleket, panziókat és fogadókát is létesített. Nagyobb szállók számára azok a különálló épülettömbök jelentettek előnyt, amelyek körben homlokzatfelülettel rendelkeztek. Az 1867-ben épült budapesti Hungaria Hotelnek több mint négyszáz vendégszobával büszkélkedhetett. Az ünnepi játékok (a budapestit 1876 óta évente rendezték meg) és országos kiállítások tovább növelték a vendégek létszámát. Azt követően, hogy bezártak a millenniumi ünnepségekhez kapcsolódó nagy kiállítások, több szállodakomplexumot más célokra, mint például lakóházzá vagy irodaépületté alakítottak át.

Karintiában az 1880-as évektől kezdődően a turistaszállások száma fokozatosan nőtt. A vasút több, távolabbról érkező vendéget tudott eljuttatni a nagyobb városokba. Klagenfurtban a Kaiser von Österreich szálló (építész: Max Schmidt) és a Moser szálló (tervezte és kivitelezte: Georg Horcicka), azaz a későbbi Moser-Verdino szálló számított első osztályúnak. Továbbá a Sandwirt, a Goldener Bär és a Weißes Lamm vendéghelyekben lehetett a legjobb szállást kapni. A nyári vendégeknek és a városi turistáknak is egyaránt megfelelő szálló a Klagenfurt nyugati városrészén fekvő Wörthersee hotel volt. A szálló Wilhelm Hess tervei alapján 1890 és 1895 között épült. Friedrich Achleitner az épületet úgy jellemezte, mint „... a nemzetközi idegenforgalmi építészet regionális köntösbe öltöztetett példáját.“

A meginduló átmenő- és idegenforgalomból Villach is profitált. Már az 1880-as években ki kellett bővíteni a Fischer, a Moser/Schwarzer Adler és a Tarmann/Schwarzer Elefant Szállókat. A Park Hotel 1912-re lett kész, mely az Osztrák–Magyar Monarchia egyik legelőkelőbb, legnagyobb és legmodernebb szállodájának számított.

Spittalban 1910-ben három új szálloda nyílt: az Europe, a Salzburg és a Goldeck.

Mariazellben a 19. század végén lendült fel az idegenforgalom, ugyanis a helyet a vallási turizmus mellett a téli turizmus is felfedezte magának. A mariazei Bürgeralm vonzereje sok szálláskereső látogatót vonzott a településre. A Főtéren, a Wiener-, a Grazer- és a Wienerneustädter Straßén három-, négy-

ne e gli insediamenti termali furono invece fondati vicino agli specchi d'acqua, che già ospitavano strutture di socialità. I diversi stabilimenti balneari comprendevano alberghi, ristoranti, ospedali, sanatori, sale termali, bar, casinò, chioschi, teatri e cinematografi.

Le amministrazioni delle città più importanti spesso favorivano la costruzione dei cosiddetti Grand hotel che tendevano a dimostrare, con la loro presenza, il prestigio dell'insediamento, accanto agli ostelli delle stazioni ferroviarie, alle pensioni e alle sistemazioni più modeste per gli ospiti più poveri. Per gli hotel più grandi e importanti, gli elementi architettonici che caratterizzavano le facciate costituivano un importante elemento distintivo. L'Hotel Hungaria di Budapest, costruito nel 1867, ospitava oltre 400 camere. Il Festival urbano (che ha luogo a Budapest dal 1876 ogni anno) e le mostre nazionali che vi si svolgono aumentarono il numero degli ospiti. A seguito della chiusura delle grandi iniziative espositive (Budapest, Millennium Hotels), diversi complessi alberghieri vennero modificati e riadattati per altri scopi, ad esempio come edifici residenziali o uffici.

A partire dal 1880, il numero di strutture ricettive turistiche in Carinzia aumentò in maniera costante. La ferrovia tese a favorire le città più grandi nel ricevere un numero maggiore di ospiti provenienti dall'estero. A Klagenfurt, l'Hotel Kaiser von Österreich (architetto Max Schmidt) e l'Hotel Moser (progettazione ed esecuzione di Georg Horcicka), successivamente chiamato Moser-Verdino, era considerato la migliore sistemazione nella città. Inoltre era possibile alloggiare nelle locande Sandwirt, Goldener Bär e Weißes Lamm. Il Wörthersee, era invece un hotel in grado di soddisfare le esigenze sia degli ospiti in villeggiatura sia dei turisti in visita alla città: la struttura alberghiera era situata nella periferia occidentale di Klagenfurt e fu progettata da Wilhelm Hess tra il 1890 e il 1895. Friedrich Achleitner lo descrisse come «... un primo esempio di architettura turistica di rilievo internazionale in stile regionale».

Anche Villach ha beneficiato dell'inizio del flusso turistico e di transito. Già attorno al 1880, furono ampliati gli alberghi Fischer, Moser / Schwarzer Adler e Tarmann / Schwarzer Elefant e nel 1912 fu completato il Parkhotel, considerato una delle strutture ricettive più illustri, grandi e moderne dell'impero.

Tre nuovi hotel vennero aperti a Spittal nel

ly built a grand hotel, which was equal to the prestige of the place, besides which station hotels, guesthouses and hostels were built for the less-wealthy guests. For larger hotels detached premises with extensive façades were advantageous. The Hungaria Hotel in Budapest, built in 1867, had more than 400 guest rooms. Festivals (held annually in Budapest since 1876) and national exhibitions increased guest numbers. When the termination of the holding of some bigger exhibitions reduced tourist numbers, several hotel complexes (Budapest, Millennium Hotels) were re-designated for other purposes, such as residential or office buildings.

Since the 1880s the number of accommodation providers constantly increased in Carinthia. The railway provided the bigger cities with more guests from abroad. The hotels Kaiser von Österreich (by architect Max Schmidt) and Moser (concept and execution by Georg Horcicka), later called the Moser-Verdino, were considered to be the best addresses in town. Similarly, the hotels/inns Sandwirt, Goldener Bär and Weißes Lamm offered excellent accommodation. The Wörthersee hotel, situated at the western edge of Klagenfurt was a hotel suited for summer guests as well as city tourists. It was built between 1890 and 1895 according to Wilhelm Hess's concept. Friedrich Achleitner called it "... an example of an early, international tourism-architecture in regional garments".

Villach also benefitted from the commencement of transit traffic and tourism. In the 1880s the hotels Fischer, Moser/Schwarzer Adler and Tarmann/Schwarzer Elefant were enlarged. In 1912 the Parkhotel was completed: it was considered to be one of the noblest and biggest, as well as one of the most state-of-the-art accommodation facilities within the Monarchy.

In 1910 three new hotels opened in Spittal: the Europe, Salzburg and Goldeck.

In Mariazell tourism started to boom in the 19th century, with winter tourism emerging alongside pilgrimage tourism. The appeal of the Bürgeralm alp near Mariazell brought many visitors, looking for accommodation, to the town. In the main square and in Wienerstraße, Grazerstraße and Wienerneustädter Straße, three- to five-storey hotel buildings rose, as expansions of or replacements for the initial two-storey town houses. Besides

izgrađen 1867. godine, imao je više od 400 soba. Festival (u Budimpešti svake godine od 1876.) i nacionalne izložbe povećali su broj gostiju. Nakon zatvaranja većih izložbi (Budimpešta, Millenium hoteli), nekoliko hotelskih kompleksa prenamijenjeno je u druge svrhe kao što su stambene ili uredske.

Od 1880-ih godina, broj hotela u Koruškoj je stalno rastao. Željeznica je pomogla većim gradovima da ih posjeti više gostiju izvana. U Klagenfurtu su bile prve adrese hoteli "Austrijski car" (arhitekt Max Schmidt) i "Moser" (projekt i izvedba Georg Horcicka), kasnije "Moser-Verdino". Nadalje, najbolji smještaj je bio u pansionima "Sandwirt", "Zlatni medvjed" i "Bijelo janje". Hotel koji je odgovarao ljetnom gostu i gradskom turistu bio je hotel "Wörthersee", na zapadnom rubu Klagenfurta. Izgrađen je prema nacrtu Wilhelma Hessa između 1890. i 1895. godine. Friedrich Achleitner ga naziva "... primjerom rane međunarodne turističke arhitekture u regionalnom stilu".

Villach je također imao koristi od početaka tranzitnog i stacionarnog turizma. Već nakon 1880. godine prošireni su hoteli "Fischer", "Moser / Schwarzer Adler" i "Tarmann / Schwarzer Elephant". Godine 1912. završen je "Parkhotel". Smatralo ga se jednim od najistaknutijih i najvećih, kao i najmodernijih smještajnih objekata „Monarhije“. Godine 1910. u Spittalu su otvorena tri nova hotela: "Europa", "Salzburg" i "Goldeck".

Krajem 19. stoljeća Mariazell je doživio porast broja turista, koji su osim hodočašća otkrili i zimski turizam. Atraktivnost Bürgeralm u Mariazelli dovela je brojne posjetitelje u mjesto, koji su tražili smještaj. Na glavnom trgu, u ulicama (Wiener, Grazer- i Wienerneustädterstraße) nastale su od 3 do 5 kato-va visoke hotelske građevine, kao nadogradnja ili zamjena za izvorne dvokatne gradske kuće i gostionice. Danas te građevine, uz baziliku, obilježavaju Mariazell.

Kao i u Mariazelli, građevinski razvoj je i u regiji Ausseerland, posebno u mjestu Bad Aussee, stvorio nehomogeni karakter naselja. Tako su među autohtone kuće i gospodarske građevine, izgrađene od lokalno dostupnih građevinskih materijala (drvo, kamen, žbuka) te gostionicama iz razdoblja baroka, ubačene, od sredine 19. stoljeća, vile, vikendice i hoteli. Takav tip nove gradnje zastupljen je u cijeloj regiji Salzkammergut, kako u gradu, tako i na



Budapest, Hotel Astoria, 1914

(c) Magyar Kereskedelmi és Vendéglátóipari Múzeum, Budapest



Hotel Poldo of Piano d'Arta in an old postcard

(c) Biblioteca di Arta Terme



Klagenfurt, Hotel Kaiser von Österreich

(c) wörthersee-architektur.at



Mariazell, Hotel Goldener Löwe (c) G. Kanhäuser

Wintertourismus entdeckte. Die Anziehungskraft der Mariazeller Bürgeralm brachte zahlreiche Besucher in den Ort, die eine Unterkunft suchten. Am Hauptplatz, in der Wiener-, der Grazer- und der Wienerneustädter Straße entstanden 3- bis 5-geschossige Hotelbauten als Erweiterung oder als Ersatz der ursprünglich 2-geschossigen Bürgerhäuser und Gasthöfe. Diese Bauten prägen heute neben der Basilika das Ortsbild von Mariazell.

Ebenso wie in Mariazell hat die bauliche Entwicklung im Ausseerland, speziell in Bad Aussee, einen inhomogenen Charakter erzeugt. Neben den bodenständigen Haus- und Gehöftanlagen aus vor Ort verfügbaren Materialien (Holz, Stein, Mörtel) und schweren, breit ausladenden Gasthöfen aus der Barockzeit, mischten sich im aufkommenden Tourismus Mitte des 19. Jahrhunderts charakteristische Villen, Ferienhäuser und Bauten der Hotellerie, die als Typus im gesamten Salzkammergut, sowohl innerorts, frei in der Landschaft als auch in Seeuferlage vertreten sind.

Die Hauptträger des Tourismus in Kroatien waren Hotels. Ihr Bau wurde nach dem Ausbau der Eisenbahn verstärkt. Die folgende Darstellung zeigt die wichtigsten Hotels an der Adria.

Opatija

Hauptinvestor in Opatija war die Südbahngesellschaft. Das erste Hotel in Opatija, "Quarnero", wurde im Jahre 1884, und das nächste "Kronprinzessin Stephanie" bereits im Jahr 1885 gebaut. Letzteres wurde zu der Zeit als eines der luxuriösesten Hotels Europas, mit dem modernen Luxus von Zentralheizung und Pool und den schönsten Sälen des Reiches bezeichnet. Weitere Investitionen der Südbahngesellschaft in Opatija wurden in Richtung des Ausbaus von Villen als Dependance von Hotels oder zur Vermietung an vermögende Familien getätigt. Das erste derartige Haus war "Amalia" aus dem Jahre 1889 als Anlage in unmittelbarer Nähe zum Hotel "Quarnero". Die Villa war luxuriös und ausschließlich für die Mitglieder der kaiserlichen und königlichen Familien vorgesehen. Hotel "Bellevue" wurde im Jahr 1891 mit

és ötemeletes szállóépületek emelkedtek a korábban meglévő kétemeletes polgárházak vagy vendégfogadók kibővítéseként vagy éppen azok helyén. A bazilika mellett ezek az épületek határozzák meg a mai Mariazell városképét.

Ugyanúgy, mint Mariazellben, az épített városkép az Ausseerland vidékén, különösen Bad Aussee-ben is vegyes képet mutat. A helyszínen fellelhető alapanyagokból (fa, kő, habarcs) készült hamisítatlan falusi ház- és gazdasági épületek és a barokk kor vaskos, széles vendégfogadói mellé a fellendülő turizmus hatására a 19. század közepén olyan karakteres villák, nyaralók és szállodaépületek kerültek, amelyek a teljes salzkammerguti térségre jellemzőek, attól függetlenül, hogy a település belsejében, vagy egymagukban a tájban, esetleg éppen a tóparton állnak.

Horvátországban a turizmus fő alapját a szállodák adták. A vasútvonalak kiépítését követően a szállodaépítések száma megnőtt. Az alábbi leírás az Adria-part legjelentősebb szállodáit mutatja be.

Opatija

Opatijában a Déli Vasút Társaság (Südbahngesellschaft) számított a legnagyobb építetőnek. Opatija első szállodáját, a Quarnerót 1884-ben, a következőt, a Kronprinzessin Stephanie-t (Stefánia koronahercegné) 1885-ben építették. Az utóbbi szálloda Európa legfényűzőbb hoteljeként épült, a modern kori luxusnak számító központi fűtéssel és medencével, és az egész birodalom legszebb termeivel. A Déli Vasút Társaság további beruházásokat hajtott végre Opatijában: villákat építettek vagy a szállodák melléképületeiként, vagy vagyonos családoknak bérbeadás céljára. Az első ilyen jellegű épület az 1889-ben elkészült Amalia volt a Quarnero Hotel közvetlen közelében. A fényűzéséről híres villát kizárólag a császári és királyi családoknak szánták. A Bellevue Hotel 1891-ben központi fűtéssel, folyóvízzel,

1910: l'Europa, il Salzburg e il Goldeck.

Alla fine del XIX secolo, Mariazell sperimentò un notevole incremento delle presenze turistiche in virtù del fatto che da località di pellegrinaggio si sviluppò anche come sede di turismo invernale. L'attrazione del comprensorio sciistico di Bürgeralpe a Mariazell portò numerosi visitatori i quali erano alla ricerca di adeguate sistemazioni. Sulla piazza principale, nella Wiener, Grazer e Wienerneustädter Straße, vennero quindi costruiti hotel a tre - cinque piani come ampliamento o in sostituzione di preesistenti residenze borghesi o di originarie locande disposte su due piani. Oggi, questi edifici caratterizzano il paesaggio urbano di Mariazell insieme alla nota basilica.

Come a Mariazell, lo sviluppo strutturale dell'Ausseerland, specialmente a Bad Aussee, assunse un carattere disomogeneo. Il nascente turismo vedeva, accanto alle case e alle fattorie realizzate con materiali locali (legno, pietra, malta), enormi e massicce locande opera del periodo barocco. Alla metà del XIX secolo il paesaggio urbano e le rive del lago erano caratterizzati da ville, case vacanza e strutture alberghiere tipiche dell'intera Salzkammergut (regione dell'Alta Austria).

Le principali strutture destinate al turismo in Croazia erano gli alberghi e gli hotel. La loro costruzione fu rafforzata dopo l'espansione della rete ferroviaria. La descrizione che segue delinea, per le singole località, la nascita degli hotel più importanti presenti lungo le sponde dell'Adriatico.

Abbazia

L'investitore principale ad Abbazia si manifestò nella Società Ferroviaria Meridionale. Il primo hotel ad Abbazia, il Quarnero, fu costruito nel 1884 e nel 1885 fu costruito il Kronprinzessin Stephanie. Quest'ultimo era considerato all'epoca uno degli hotel più sfarzosi d'Europa, con il moderno riscaldamento centrale, la piscina e i saloni interni ritenuti fra i più belli dell'Impero. Ad Abbazia la Società Ferroviaria Meridionale investì anche nell'ampliamento di ville utilizzate come dependance di alberghi e destinate ad essere affittate a famiglie benestanti. La prima dimora di questo tipo divenne villa Amalia del 1889, posta nelle immediate vicinanze dell'hotel Quarnero. La villa, lussuosa, era destinata esclusivamente ai membri delle famiglie imperiali e reali. L'Hotel Bellevue venne invece costruito nel 1891: era dotato di riscaldamento centralizzato, ac-

the basilica, these buildings today shape the appearance of Mariazell.

As in Mariazell, construction developments also generated an inhomogeneous structural character within the Ausseerland, particularly in Bad Aussee. Characteristic villas, cottages and hotel buildings appeared beside long-established houses and homesteads made from local materials (wood and stone) and heavy, wide inns from the baroque period, with the emergence of tourism in the middle of the 19th century. Today they can be seen throughout all of the Salzkammergut area, in the towns, as well as isolated in the landscape and also on the lake shores.

Hotels were the main pillars of tourism in Croatia, and after the expansion of the railway they were built extensively. The following outline presents the most important hotels on the Adriatic coast.

obalama jezera.

Glavni promotori turizma u Hrvatskoj bili su hoteli. Njihova je gradnja pojačana nakon izgradnje željeznice. Sljedeći opisi govore o najvažnijim hotelima na Jadranu.

Bad Aussee, Inn blue grape (c) G. Kanhäuser



Opatija

The Southern Railway Company was the main investor in Opatija. The first hotel in Opatija, the Quarnero was built in 1884, rapidly followed by the Kronprinzessin Stephanie in 1885. The latter was at that time labelled as one of the most luxurious hotels in Europe, with the modern luxury of central heating and a swimming pool, as well as the most beautiful halls in the Empire. The Southern Railway Company further invested in the expansion of villas as annexes to hotels or to be rented out to wealthy families. The first house of that kind was Amalia, opened in 1889, a facility in close proximity to the Quarnero hotel. The villa was very luxurious and exclusively destined for members of the Imperial and Royal families. The hotel Bellevue was built in 1891, and had central heating, running water, electricity, telephone lines and a beach resort. The

Opatija

Glavni investitor u Opatiji bilo je društvo „Južna željeznica“. Prvi hotel u Opatiji, „Kvarner“ („Quarnero“), izgrađen je 1884. godine, a sljedeći „Kronprinzessin Stephanie“ već 1885. godine. Potonji je u to vrijeme bio jedan od najluksuznijih hotela u Europi, s modernim luksuzom centralnog grijanja i bazenom te najljepšim dvoranama carstva. Daljnja ulaganja društva „Južna željeznica“ u Opatiji išla su u smjeru izgradnje vila kao depadansi hotela ili za iznajmljivanje bogatim obiteljima. Prva takva vila bila je „Amalia“ iz 1889. godine, izgrađena u neposrednoj blizini hotela „Kvarner“. Vila je bila vrlo luksuzna i namijenjena isključivo članovima carskih i kraljevskih obitelji. Hotel Bellevue gradi se 1891.g. sa centralnim grijanjem, tekućom vodom, električnom strujom, telefonom i morskim kupkama. Hotel „Ertl“ izgrađen je 1894.g. kapitalom



Opatija, hotel Bristol

(c) G. Kanhäuser

Zentralheizung, fließendem Wasser, Strom, Telefon und Seebädern gebaut. Das Hotel "Ertl" wurde im Jahre 1894 von Johann Franz Battista errichtet.

árammal, telefonnal és tengervizes fürdőekkel ellátva épült. Az Ertl Hotelét 1894-ben Johann Franz Battista építtette.

qua corrente, elettricità, telefono e spiagge di pertinenza. L'Hotel Ertl fu costruito nel 1894 per mano di Johann Franz Battista.

Veli und Mali Lošinj

Das erste Hotel in Veli Lošinj, "Erzherzogin Renata" genannt, eröffnete im Jahr 1888. Das Hotel hatte einen Garten, einen Park, einen Tennisplatz und einen privaten Strand. Das erste Hotel in Mali Lošinj wurde im Jahre 1887 unter dem Namen "Vindobona" (der lateinische Name für Wien) errichtet. Die größte Transformation erlebte eine Fläche in der Čikat Bucht, mit intensiver Aufforstung und dem Bau von Luxusvillen. Die elegantesten Häuser der Gegend waren die Hotels Alhambra, Helios, Mirasole und Malepartus. Das Sanatorium „Kaiser Franz Joseph“ für kranke Wiener Studenten, genannt "Wienerheim", wurde in Čikat 1892 gebaut. Die Architekten von Neubauten kamen vorwiegend aus Wien und Graz: Alfred Keller aus Graz (Pension "Villa Mathilde", Sanatorium "Bethania" in Veli Losinj, "Sanatorium Dr. Hajos" und "Alhambra" auf Čikat), Rudolf Göbel, Friedrich Sigmundt und Hugo Wiedenfeld aus Wien.

Veli és Mali Lošinj

Veli Lošinj első szállodája, az Erzherzogin Renata (Renáta főhercegnő) 1888-ban nyílt meg. Saját kerttel, parkkal, tenispályájával és privát stranddal is büszkélkedhetett. Mali Lošinj első szállodája 1887-re készült el, Vindobona (Bécs latin neve) néven. A legnagyobb átalakuláson a Čikat-öböl térsége esett át, ahol intenzív erdőtelepítésre és luxusszállók építésére került sor. A környék leg-elegánsabb épületei az Alhambra, a Helios, a Mirasole és a Malepartus hotelek voltak. A beteg bécsi diákok számára 1892-ben épült fel a Ferenc József császár-szanaszatórium (másként Wienerheim, azaz „Bécsi otthon”). Az újonnan készült épületek építészei túlnyomórészt Bécsből és Grazból érkeztek: Alfred Keller Grazból (Villa Mathilde panzió, Bethania szanaszatórium Veli Losinjban, Dr. Hajós szanaszatórium és az Alhambra Čikatban), Rudolf Göbel, Friedrich Sigmundt és Hugo Wiedenfeld Bécsből.

Lussingrande e Lussinpiccolo

L'hotel Erzherzogin, il primo a Lussingrande, fu inaugurato nel 1888. La struttura disponeva di un giardino, un parco, un campo da tennis e una spiaggia privata. Il primo albergo a Lussinpiccolo fu costruito nel 1887 e venne denominato Vindobona (il nome latino di Vienna). La maggior trasformazione paesaggistica interessò la baia di Čikat (Baia delle Cicale), con rimboschimenti intensivi e la costruzione di ville di lusso. Le costruzioni più eleganti della zona erano gli hotel Alhambra, Helios, Mirasole e Malepartus. Il sanatorio "Kaiser Franz Joseph", pensato per gli studenti viennesi ammalati, chiamato anche Wienerheim, fu costruito a Čikat nel 1892. Gli architetti che realizzarono i nuovi edifici provenivano principalmente da Vienna e Graz. Fra questi Alfred Keller di Graz (a cui sono attribuite la pensione Villa Mathilde, il sanatorio Bethania a Veli Losinj, il "Sanatorium Dr. Hajos" e l'Alhambra a Čikat), Rudolf Göbel, Friedrich Sigmundt e Hugo Wiedenfeld di Vienna.

Crikvenica

Das erste Hotel wurde 1895 fertig gestellt und unter dem Namen "Erzherzog Joseph" offiziell eröffnet. Es war mit 126 modernen Zimmern und Suiten ausgestattet. Der Architekt des Hotels könnte ein Budapester Architekt namens S. Höfler gewesen sein. Das Hotel "Miramare" wurde 1905 nahe der Küste gebaut. Das Hotel ist wichtig, weil es sich um ein Beispiel für die Anwendung des Art Nouveau-Stils handelt, nicht nur im Detail, sondern auch bei der Gestaltung des gesamten Volumens.

Crikvenica

Az első hotelét 1895-ben adták át és Erzherzog Joseph (József főherceg) néven nyitotta meg a kapuit. A szállodát 126 modern szobával és lakosztállyal szerelték fel. Feltehetőleg Höfler S. budapesti építész tervei alapján készült. A Miramare Hotel 1905-ben a tengerpart közelében épült. A szálló jelentőségét a szecessziós stílusjegyek alkalmazása adja, nem csupán az egyes részletek, hanem az egész épület tekintetében.

Cirquenizza

Il primo hotel fu completato nel 1895 e ufficialmente aperto con il nome di Erzherzog Joseph. Era dotato di 126 camere o suite moderne e si presume che l'architetto che progettò l'hotel sia stato S. Höfler di Budapest. L'Hotel Miramare fu costruito vicino alla costa nel 1905: si tratta di una struttura importante perché è un esempio dell'applicazione dello stile Art Nouveau, non solo nei dettagli, ma anche nella conformazione dell'intero volume.

hotel Ertl was built in 1894 by Johann Franz Battista.

domaćeg pomorca, prema projektu Johanna Battiste Franza. „Grand hotel Kundić“ izveden je kao uglovnica po uzoru na gradske bečke višestambene palače 1898.g. prema projektu Johanna Battiste Franza i Antoniusa Wolfa. Primjer hotela izgrađenog u secesijskom duhu, također uglovnice, je hotel „Bristol“ iz 1906.g. prema projektu Alfreda Theniusa. Još jedan hotel-uglovnica sa secesijskim štuko-detaljima na pročelju inspiriranim morskom faunom je hotel „Palace“ iz 1907.g. Prvi sanatorij izgrađen u Opatiji, bio je „Dr. Ignaza Schwartz“, kasnije nazvan „Quisisana“, iz 1888.g. prema projektu arhitekta Friedricha Sigmundta iz Graza, u kojem se nalazila i prva ljekarna. Sanatorij za državne činovnike izgrađen je 1898.g. u parku na Slatini, prema projektu arhitekta Maxa Fabianija iz Gorizije, školovanog u Beču.

Veli Lošinj and Mali Lošinj

The first hotel in Veli Lošinj, called Erzherzogin Renata, opened in 1888, and had a garden, a park, a tennis court and a private beach. The first hotel in Mali Lošinj, named Vindobona (the Roman name for Vienna) was opened in 1887. A particular area of Čikat Bay saw the largest transformation, with large reforestations and the construction of luxury villas. The most elegant houses in the area were the hotels Alhambra, Helios, Mirasole and Malepartus. The Kaiser Franz Joseph sanatorium for sick Viennese students, also called the Wienerheim (Viennese home) was built in Čikat Bay in 1892. The architects of the new buildings came predominantly from Vienna and Graz: Alfred Keller from Graz (guesthouse Villa Mathilde, Bethania sanatorium in Veli Lošinj, Dr. Hajos sanatorium and Alhambra in Čikat Bay), Rudolf Göbel, Friedrich Sigmundt and Hugo Wiedenfeld from Vienna.

Crikvenica

The first hotel was completed in 1895 and officially opened under the name Erzherzog Joseph. It had 126 modern rooms and suites. The hotel's architect was probably S. Höfler, from Budapest. The Miramare hotel was built near the coast in 1905. The hotel is important, since it is an example of applied art nouveau style, not only in the details but also in the design of the entire structure.

Veliki i Mali Lošinj

Prvi hotel u Velom Lošinju, nazvan „Erzherzogin Renata“, otvoren je 1888. godine. Hotel je imao vrt, park, teniski teren i privatnu plažu, a prvi hotel u Malom Lošinju, pod nazivom „Vindobona“ (latinski naziv za Beč), izgrađen je 1887. godine. Najveća promjena dogodila se u zaljevu Čikat, intenzivnim pošumljavanjem i izgradnjom luksuznih vila. Najelegantnije zgrade na tom području bile su hoteli Alhambra, Helios, Mirasole i Malepartus. Sanatorij „Kaiser Franz Joseph“ za bolesne bečke učenike, nazvan još i „Wienerheim“, izgrađen je na Čikatu 1892. godine. Arhitekti novih zgrada dolazili su uglavnom iz Beča i Graza: Alfred Keller iz Graza (pansion „Villa Mathilde“, sanatorij „Bethania“ u Velom Lošinju, „Sanatorij Dr. Hajos“ i „Alhambra“ na Čikatu), Rudolf Göbel, Friedrich Sigmundt i Hugo Wiedenfeld bili su iz Beča.

Crikvenica

Prvi hotel završen je 1895. godine i službeno otvoren pod imenom „Nadvojvoda Josip“. Opremljen je s 126 suvremenih soba i apartmana, a projektant hotela vjerojatno je budimpeštanski arhitekt S. Höfler. Hotel „Miramare“ izgrađen je blizu obale 1905. godine. Hotel je važan jer je primjer secesijskog stila, ne samo u detalju, već i u dizajnu cjelokupnog volumena građevine.



Thermal baths in Arta Terme (c) P. Tomasella



Čikat, hotel Alhambra

(c) val-losinj.hr



Veli Lošinj

(c) wikipedia.org



Crikvenica

(c) wikipedia.org

Lovran

Sehr bald nach Opatija, mit gleich guten klimatischen und natürlichen Veranlagungen für den Bau von Rekonvaleszenzeinrichtungen und Luxusvillen am Meer, beginnt am Ende des 19. Jahrhunderts die Bebauung des attraktiven bis dahin unbebauten Küstengürtels. Die ersten kleineren Hotels sind Belvedere, Miramar und Primorka. Als ein hochwertiges architektonisches Werk muss die Pension Villa Atlanta von Architekt Emilio Ambrosini erwähnt werden. Die ersten großen Hotels wurden in der Zeit zwischen 1907 und 1912 gebaut. Beausejour und Excelsior vom Architekten Johann Topf, sowie Lovran vom Wiener Architekten Albert Pia.

Die Eingriffe im Feriengebiet an der oberen Adria haben keine klare Trennung zwischen Stadt und Dorf oder zwischen der Stadt und dem umliegenden Gebiet geschaffen und manifestieren sich als zuweilen chaotische Erweiterungen einer kleinen Ursprungssiedlung. Unter den verschiedenen regionalen Bebauungsplänen zeichnet sich lediglich Lignano als Neustadt aus, die sich in den Dreißigerjahren des zwanzigsten Jahrhunderts dank einiger führender italienischer Architekten der Moderne (Provino Valle, Ermes Midena, Cesare Miani) entwickelt hat. In den Fünfzigerjahren hat Marcello D'Olivo in Lignano Pineta außerhalb des öffentlichen Bebauungsplans auch drei außergewöhnliche Villen erbaut, die den Architekturhistoriker Bruno Zevi zu einer bedeutenden Aussage inspiriert haben: „D'Olivo ist der italienische Wright“. Auch die Zeitschrift «Civiltà delle Macchine», die damals vom Dichter und Ingenieur Leonardo Sinisgalli geleitet wurde, interessierte sich für das Projekt sowie für den Architekten der „organischen“ Architekturrichtung, die sich das Konzept der harmonischen Verbindung zwischen Architektur und Natur komplett zu eigen gemacht hatte. Seit den frühen Fünfzigerjahren hat D'Olivo außerdem andere wichtige Projekte der regionalen Tourismusinfrastruktur erbaut, unter denen das Zipster in Grado, das Kinderdorf (Villaggio del Fanciullo) in Triest sowie Pineland in Forni di Sopra herausragen.

7. Bebauung der Touristensiedlungen

In weiser Voraussicht, dass eine unregelmäßige Bebauung den aufkommenden Kurort Bad

Lovran

A közvetlenül Opatija mellett, hasonlóan jó klimatikus és természeti adottságokkal rendelkező és korábban érintetlen partszakasz beépítése a 19. század végén gyógyintézmények és luxusvillák kialakításával kezdődött meg. Az első kisebb hotelek közé tartozott a Belvedere, a Miramar és a Primorka. Kiemelkedő értékű építészeti remekmű az Emilio Ambrosini építette Atlanta villapanzió. Az első nagyobb szállókat 1907 és 1912 között építették, mint például a Beausejour és Excelsior Szállókat (építész: Johann Topf), valamint a Lovran Szállót (Albert Pia bécsi építész).

A Felső-Adria üdülőövezeteiben végrehajtott építkezések nem hagytak egyértelmű választóvonalat a város és a falu, vagy a város és a környező vidék között, és ezek valójában az eredeti település körüli kaotikus bővítéseként mai is jelen vannak. A különböző regionális beépítési tervek közül kiemelkedik Lignano mint újonnan épült város terve, amely az 1930-as évek néhány modern olasz építészeinek (Provino Valle, Ermes Midena, Cesare Miani) köszönhetően készült el. Az 1950-es években Marcello D'Olivo Lignano Pinetában a hivatalos beépítési terv hatókörén kívül három különleges villát is épített, amelynek láttán Bruno Zevi építészettörténész a következő kijelentést tette: „D'Olivo az olasz Wright.” Az akkoriban Leonardo Sinisgalli költő és mérnök által vezetett Civiltà delle Macchine című folyóiratnak is felkeltette az érdeklődését a projekt és az „organikus” építészeti irányzat, amely teljes mértékben magáévá tette az építészet és a természet közötti harmonikus kapcsolatot. A kora 1950-as éveket követően D'Olivo további fontos projekteket dolgozott ki a regionális idegenforgalmi infrastruktúra területén, például a gradói Zipstert, a triezsi gyermekfalut (Villaggio del Fanciullo), valamint a Forni di Sopra-i Pinelandot.

7. Turisztikai jellegű települések beépítése

Felismerve, hogy a szabályozatlan beépítés hátrányosan érintené a feltörekvő gyógyhely,

Laurana

Alla fine del XIX secolo, appena al di fuori di Abbazia, in virtù delle stesse buone condizioni climatiche e naturali che favorivano la costruzione di strutture per la convalescenza e ville di lusso lungo il fronte mare, ebbe inizio l'edificazione della splendida fascia costiera, finora rimasta intatta. I primi hotel, più piccoli, a sorgere furono il Belvedere, il Miramar e il Primorka. Va menzionata come opera architettonica di grande valore la pensione Villa Atlanta, opera dell'architetto Emilio Ambrosini. I principali grandi hotel furono costruiti tra il 1907 e il 1912: fra questi il Beausejour e l'Excelsior, progettati dall'architetto Johann Topf, così come il Lovran disegnato dall'architetto viennese Albert Pia.

In Friuli gli interventi compiuti nell'area turistica dell'Alto Adriatico non furono realizzati con una netta separazione tra città e villaggio o tra la città e l'area circostante e si manifestarono come estensioni talvolta caotiche di un piccolo insediamento preesistente. Fra i diversi piani prodotti in ambito regionale solo Lignano si caratterizza come una città nuova sviluppata nel corso degli anni Trenta del Novecento, grazie agli interventi di alcuni importanti architetti protagonisti del Movimento Moderno italiano (Provino Valle, Ermes Midena, Cesare Miani).

Negli anni Cinquanta, Marcello D'Olivo realizzò, oltre al piano regolatore, anche tre originalissime ville a Lignano Pineta e lo storico dell'architettura Bruno Zevi dichiarò in seguito: «D'Olivo è il Wright italiano» (Frank Lloyd Wright, architetto americano). Anche la rivista «Civiltà delle Macchine», allora diretta dal poeta e ingegnere Leonardo Sinisgalli, si interessò al progetto ed al suo stile „organico” proposto dall'architetto che inglobava in sé il concetto di legame armonioso tra architettura e natura.

Sempre agli inizi degli anni Cinquanta del Novecento, D'Olivo curò anche altri importanti progetti di infrastrutture turistiche regionali, tra cui spiccano lo Zipster a Grado, il Villaggio del Fanciullo a Trieste e Pineland a Forni di Sopra.

7. La costruzione dei complessi residenziali turistici

In Stiria, prevedendo con lungimiranza che uno sviluppo urbano non regolato avrebbe

Lovran

A little along the coast from Opatija, where the same favourable climatic and natural dispositions for the construction of convalescent homes and luxurious villas by the sea prevail, the development of the attractive and at that time untouched coastal belt began at the end of the 19th century. The first smaller hotels were the Belvedere, the Miramar, and the Primorka. The Villa Atlanta guesthouse, by architect Emilio Ambrosini, should be mentioned as a prime architectural masterpiece. The first hotels were built in the period between 1907 and 1912, the Beausejour and Excelsior by the architect Johann Topf, as well as the Lovran by the Viennese architect Albert Pia.

Construction works in the holiday region of the Upper Adriatic created a clear divide between city and village, or between the cities and the surrounding areas, and can appear as occasionally chaotic expansions of small initial settlements. From all the diverse regional development plans, only Lignano stands out as a new town that was developed in the 1930s, thanks to some of the leading Italian architects of the modern era (Provino Valle, Ermes Midena, Cesare Miani). In the fifties, Marcello D'Olivo built three extraordinary villas in Lignano Pineta, not according to the development plan, which inspired the architectural historian Bruno Zevi to make a significant statement: "D'Olivo is the Italian Wright." Further, the magazine *Civiltà delle Macchine*, which was at that time run by poet and engineer Leonardo Sinisgalli, showed an interest in the project and the architect of an "organic" style that had completely adopted the concept of a harmonic liaison between architecture and nature. D'Olivo went on to build other important projects of the regional tourism infrastructure, the most outstanding being the Zipster in Grado, the Children's Village (Villaggio del Fanciullo) in Trieste and Pineland in Forni di Sopra.

7. Development of tourist settlements

With great foresight, realising that unregulated development could have a negative

Lovran

Vrlo brzo nakon Opatije, s jednako dobrim klimatskim i prirodnim predispozicijama za izgradnju domova za oporavak i luksuznih vila uz more, krajem 19. stoljeća započinje izgradnja atraktivnog, do tada neizgrađenog priobalnog pojasa. Prvi manji hoteli su Belvedere, Miramar i Primorka. Kao visokokvalitetni arhitektonski rad treba spomenuti pansionsku vilu Atlanta arhitekta Emilija Ambrosinija. Prvi veliki hoteli izgrađeni su između 1907. i 1912. Godine; Beausejour i Excelsior arhitekta Johanna Topfa, i Lovran bečkog arhitekta Alberta Pia.

Turistička izgradnja na području sjevernog Jadrana nije stvorila jasnu crtu razdvajanja između grada i sela, ili između grada i okolice i manifestira se ponekad kao kaotično proširenje malog izvornog naselja. Među različitim regionalnim razvojnim planovima Lignano je jedini novi grad koji se razvio u 1930.-tim godinama zahvaljujući nekim od vodećih modernih talijanskih arhitekata (Provino Valle, Ermes Midena, Cesare Miani). U pedesetim godinama je Marcello D'Olivo izgradio u Lignano Pineta, izvan građevinske zone, tri izuzetne vile, koje su nadahnule povjesničara arhitekture Brunu Zevija za jednu od najznačajnijih izjava: „D'Olivo je talijanski Wright". Časopis „Civiltà delle macchine", kojeg je tada vodio pjesnik i inženjer Leonardo Sinisgalli, bio je također zainteresiran za taj projekt kao i za arhitekta „organske" arhitekture, koji je napravio koncept skladnog spoja arhitekture i prirode. Od ranih pedesetih godina D'Olivo je izgradio i druge važne projekte regionalne turističke infrastrukture, uključujući Zipster u Gradu, „Dječje selo" (Villaggio del Fanciullo) u Trstu i Pineland u Forni di Sopra.

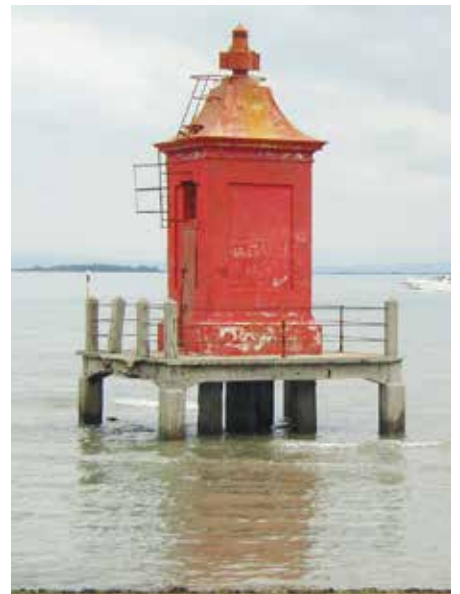
7. Razvoj turističkih naselja

U mudrim predviđanjima da bi neregulirana izgradnja mogla negativno utjecati na razvoj



Lovran

(c) wikipedia.org



Lignano, Old lighthouse

(c) wikipedia.org



The Headlight of Trieste

(c) P. Tomasella

Gleichenberg negativ beeinflussen würde, richtete der Actien Verein unter J.C. Ritter von Pittoni ein Ersuchen zur Erlassung von Richtlinien an die höchste Landesstelle (Gubernium) in Graz: „Viel, sehr viel läßt sich von unseren Gleichenberger Brunnen als Cur- und Badeort versprechen, und in Kürze wird dort an die Stelle einer einzelnen hölzernen Bretterbude, angezogen durch die sich täglich mehr erprobenden Heilkräfte der Quellen, eine Reihe von Gebäuden treten, die sich von Jahr zu Jahr vermehren werden. Diese Ansiedelungen können sich aber nur dann zu einem regelmäßigen Ganzen verbinden, wenn vor Beginn der Bauten eine planmäßige Gestaltung des einstigen Ganzen entworfen und jeder neue Bau sowohl hinsichtlich des Platzes, an welchem er geführt, als auch rücksichtlich seiner äußeren Form einer strengen und sachverständigen Beurtheilung unterzogen wird.“ (aus: „Von der römischen Heilquelle Bad Gleichenberg bis zur Gegenwart“ von Dr. Victoria Haan). Weitere Vorschriften waren der Abstand zwischen Gebäuden von mindestens 38 Meter sowie der Verzicht auf Zäune und Mauern. Auch wurde die Beschränkung der Gebäudehöhe auf maximal zwei Stockwerke – primär aus medizinischen Gründen – um eine unnötige Belastung durch Stiegen steigen zu vermeiden. Diese Höhenfestlegung wurde später durch dreigeschoßige Bauten unterlaufen.

In der Steiermark sind einige Heilanstalten auf Grund bestimmter, lokaler Heilfaktoren, meist jedoch der besonderen Luftqualität wegen, in der Nähe von Städten entstanden und werden diese auch heute noch – zum Teil für eine Art des Gesundheitstourismus, zum Teil für andere Behandlungen genutzt. Dazu zählen neben der ehemaligen Lungenheilanstalt im Bereich des Landeskrankenhauses Graz (das ursprünglich am Grazer Stadtrand gelegen ist), die charakteristischen Heilanstalten Hörgas und Enzenbach nordwestlich von Graz sowie die Anstalt auf der Stolzalpe nördlich von Murau. Die monumentalen Gebäude wurden als Solitärbauten mit markantem Erscheinungsbild konzipiert, die durch die witterungsgeschützten, loggienartig vorgelagerten Terrassen und den jeweils markanten Mittelrisalit charakterisiert sind.

Bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts hinterließ der Winterfremdenverkehr in Kärnten keine namhaften baulichen Spuren. Die alpinen Wintersportler wurden in Hütten des Alpenvereins, der Schiverbände und in privaten

Bad Gleichenberg fejlődését, a Részvénytársaság J. C. Ritter von Pittoni vezetése alatt – bölcs előrelátással – irányvonalak kibocsátása iránti kérelmet nyújtott be a legmagasabb szintű tartományi hivatalhoz, a grazi Guberniumhoz: „Sokat, nagyon sokat várhatunk a gleichenbergi kúttól mint gyógy- és fürdőhelytől. A jelenleg meglévő egyetlen deszkabódé helyére – a források napról napra növekvő vonzerejének hatására – hamarosan egy sor olyan épület fog kerülni, amelyek száma minden évben nőni fog. Ezek a különálló épületek azonban csak akkor kapcsolódhatnak össze szabályos egységgé, ha az építkezések megkezdése előtt megtervezzük az egykori egész tervszerű átalakítását, és minden egyes új épület mind a beépítendő terület, mind pedig a külső forma tekintetében szigorú és szakszerű értékítélet alá esik.” (Dr. Victoria Haan A Bad Gleichenberg-i római gyógyfürdőtől a jelenkorig című könyvéből). További előírás volt, hogy az egyes épületek között legalább 38 méteres távolságnak kell lennie, kerítések és kőfalak nélkül. Az épületek magasságát is korlátozták: legfeljebb két emelet magasak lehettek, elsősorban egészségügyi okok miatt, hogy a lépcsőzés ne jelentsen szükségtelen mértékű terhelést a vendégek számára. Ezt a magasságkorlátozást később háromszintes épületek játszották ki.

Bizonyos helyi gyógyhatású tényezőknek – leginkább a különleges levegőminőségnek – köszönhetően néhány stájerországi gyógyintézmény a városok közelében jött létre, és szolgáltatásaikat még ma is igénybe veszik részben a gyógyturizmus, részben pedig más kezelések céljára. Ide tartozik az eredetileg a városzélen felépült, és a Grazi Tartományi Kórház keretén belül működött egykori tüdőgyógyintézet, a Grasztól északrakeleti irányban található jellegzetes Hörgas és Enzenbach gyógyintézmény, valamint Murautól északra, a Stolzalpe fekvő intézet. A monumentális épületek önmagukban állnak, markáns megjelenésűek, és az időjárás viszontagságai ellen védelmet nyújtó, loggiaszerűen előreugró teraszok és az egyedi kialakítású középrizalit jellemző rájuk.

A múlt század közepéig a téli turizmus céljaira Karintiában nem készült építészeti alkotás. Az alpesi téli sportokat űzőket az alpesi egyesület vagy a síegyesületek menedékházaiban, vagy a magántulajdonban lévő hegyi menedékházakban szállásolták el. Egészen más volt a helyzet a nyaralók és gyógyvendégek elszállásolása terén. A szín-

potuto incidere negativamente sul nuovo stabilimento termale di Bad Gleichenberg, nel secondo Ottocento l'associazione degli azionisti promotori, presieduta da J.C. Ritter von Pittoni presentò alla massima autorità di Graz (Gubernium) una richiesta per l'adozione di specifiche normative: «Molte, davvero molte sono le potenzialità per una stazione termale come quella delle nostre acque di Gleichenberg e presto al posto di una singola baracca di legno, viste quotidianamente le comprovate virtù terapeutiche delle sorgenti, sorgerranno una serie di nuovi edifici destinati ad aumentare di anno in anno. Questi insediamenti potranno formare un complesso regolare solo se, prima dell'inizio dei lavori, verrà elaborata una configurazione pianificata dei complessi preesistenti e se ogni nuova costruzione sarà sottoposta ad un giudizio rigoroso e competente sia sul luogo in cui viene realizzata, sia sulla sua forma esterna» [tratto da Victoria Haan, Von der römischen Heilquelle Bad Gleichenberg bis zur Gegenwart (Bad Gleichenberg: dalla sorgente curativa romana sino a oggi), 1999]. Altre disposizioni normative riguardavano la distanza da frapporre tra gli edifici, di almeno 38 metri, come anche la rinuncia a realizzare recinzioni e muri. Venne anche posto un limite all'altezza degli immobili, che potevano essere al massimo di due piani, principalmente per motivi di carattere medico, al fine di evitare un onere inutile agli ospiti per salire le scale. Questa determinazione in altezza venne in seguito aumentata sino a tre piani.

Nella regione stiriana, in virtù di alcuni positivi fattori locali per la salute, ma soprattutto grazie alla particolare qualità dell'aria, alcuni stabilimenti di cura furono aperti vicino alle città: essi sono utilizzati ancora oggi, in parte per un tipo di turismo legato al benessere, in parte per altri specifici trattamenti curativi. Questi includono oltre all'ex sanatorio per la tubercolosi sito nella zona dell'Ospedale regionale di Graz (originariamente situato alla periferia della città), gli specifici centri di cura psichiatrica di Hörgas e Enzenbach a nord-ovest del capoluogo e l'Ospedale sulla Stolzalpe a nord di Murau. I monumentali edifici sono stati concepiti come strutture singole separate, con un marcato aspetto distintivo, caratterizzati dalla presenza di terrazze balaustrate protette dalle intemperie e composti da un considerevole avancorpo.

Fino a metà del XX secolo il turismo invernale in Carinzia non ha lasciato tracce architetto-

impact on the up-and-coming health resort Bad Gleichenberg, the public holding company chaired by J.C. Ritter von Pittoni made an appeal to the highest state authority (Gubernium) in Graz to issue guidelines: "Much, very much can be expected from our springs in Gleichenberg as a health and bathing resort, and shortly, due to the attraction of the daily-more-proven healing powers of the spring waters, the single wooden shack will be replaced by a range of new buildings, with their number increasing from year to year. But these settlements can only merge into an integral whole if a planned layout of the former whole is created before the beginning of construction, and if every new building is strictly assessed by experts regarding its location as well as its outer shape." (Translation from German, original text taken from *Von der römischen Heilquelle Bad Gleichenberg bis zur Gegenwart* by Dr. Victoria Haan). Further regulations concerned the space between buildings, which should be at least 38 metres, and refraining from building fences and walls. Additionally, buildings were restricted to no more than two floors – primarily for medical reasons, to avoid excessive strain through walking up stairs. This mandated height was later undermined by the erection of three-storey buildings.

In Styria some sanatoria developed close to the cities, usually due to particular local curative factors, mostly high air quality. Some of them are still in use today, either for a certain kind of health tourism or for other treatments. These include, besides the former sanatorium for lung diseases in the area of the state hospital in Graz (originally located on the outskirts of the city), the typical Hörgas and Enzenbach sanatoria north-west of Graz and the sanatorium on the Stolzalpe north of Murau. The epic buildings were designed as solitary structures of striking appearance, characterised by their weather-proof, loggia-esque terraces at the front and the respective, prominent central portico.

Until the middle of the 20th century, winter tourism did not leave any substantial, structural traces. The alpine winter-sports enthusiasts were accommodated in the cabins of the Alpine Association or the skiing clubs and in private mountain huts.

The situation was completely different with the accommodation for the Sommerfrische and spa guests. There was a huge range of standards of accommodation, from a room in

Bad Gleichenberg, „Actien Verein“ pod vodstvom J.C. Rittera von Pittoni tražila je izdavanje smjernica za izgradnju od najvišeg zemaljskog tijela (Gubernium) u Grazu: „Puno, jako puno se može očekivati od naših termalnih izvora u Gleichenbergu, a uskoro će tamo, zbog sve više potvrda o ljekovitoj moći izvora, na mjestu jedne drvene kolibe nastati niz zgrada, koje će se svake godine umnožavati. Ta izgradnja može se spojiti u jednu cjelinu samo ako se unaprijed stvore planski uvjeti i ako će svaka gradnja po pitanju smještaja i oblikovanja biti podvrgnuta strogoj stručnoj prosudbi“ (citat iz knjige: „Od rimskog ljekovitog izvora Bad Gleichenberg do danas“, autor dr. Victoria Haan). Daljnji propisi određivali su udaljenost između zgrada od najmanje 38 metara, kao i odustajanje od izgradnje ograda i ogradnih zidova. Također, ograničena je i visina zgrade na maksimalno dva kata - prvenstveno iz medicinskih razloga, kako bi se izbjeglo nepotrebno opterećenje zbog stuba. Kasnije su dopuštena tri kata.

U Štajerskoj su neka lječilišta nastala u blizini gradova i to zbog određenih lokalnih zdravstvenih faktora, najčešće zbog posebne kakovine zraka, a ona se i danas dijelom koriste za zdravstveni turizam, a dijelom za druge svrhe. To uključuje, uz bivši tuberkulozni sanatorij „Zemaljske bolnice u Grazu“ (koji je izvorno bio na periferiji Graza), karakteristična lječilišta Hörgas i Enzenbach sjeverozapadno od Graza kao i lječilište na Stolzalpa, sjeverno od mjesta Murau. Spomenute građevine zamišljene su kao samostalne građevine s upečatljivim izgledom, koje karakteriziraju terase u vidu lođa, zaštićene od atmosferilija i vjetrova, a obilježava ih markantni središnji rizalit.

Do sredine 20. stoljeća zimski turizam u Koruškoj nije ostavio nikakve značajne tragove gradnje. Alpski, zimski sportaši smještavani su u kuće u vlasništvu skijaških udruga i u privatnom vlasništvu.

Potpuno drugačiji je bio smještaj ljetnih gostiju koji su uživali u „ljetnoj svježini“ i lječilišnih gostiju. Što se tiče standarda tu su bile najveće razlike: od sobe u jednostavnoj seoskoj kući do apartmana u uglednom hotelu ili solidnom lječilištu. Bogati gosti, koji su planirali dugi ljetni boravak sa svojim obiteljima i slugama, bili su u mogućnosti izgraditi vile i to od poznatih arhitekata, po mogućnosti što bliže jezeru. Nakon ukidanja kmetstva bilo je puno dostupne zemlje.



Bad Gleichenberg, fountain house

(c) G. Kanhäuser



Bad Gleichenberg, hotel Mailand, historical photo

(c) Ria Mang



Enzenbach, lung-sanatorium

(c) G. Kanhäuser



Stolzalpe, sanatorium

(c) G. Kanhäuser

Berghütten untergebracht.

Völlig anders stand es um die Unterkünfte der Sommerfrischler und der Kurgäste. Hier gab es, was den Standard betraf, größte Unterschiede: vom Zimmer in einem einfachen Bauernhaus bis zur Suite in einem vornehmen Hotel oder einer gediegenen Kuranstalt. Finanzkräftige Gäste, die mit ihren Familien und Dienstboten einen längeren Sommeraufenthalt planten, ließen sich von namhaften Architekten eine Villa, möglichst nahe an einem See gelegen, bauen. Nach der Bauernbefreiung waren Grundstücke zu Hauf vorhanden.

In Großstädten, wie z.B. in Budapest, baute man größere Touristenkomplexe in gegebenen Baublocks, in die Reihe von Miethäusern. Auch Hotels mit Heilbädern wurden „großstadtartig“ errichtet (Budapest, Dohány Strasse, Hotel und Badekomplex). Die Touristensiedlungen wurden schon seit dem Mittelalter größtenteils mit freistehenden Häusern bebaut. Die Straßen waren breit, mit Fußgängerzonen und Baumreihen bereichert. Die Kurwege waren „parkartig“, besaßen kleinere öffentliche Plätze, oft mit einer Musikhalle oder Trinkhalle versehen.

Die Ferienbauten in der Region stellen vor allem eine Erweiterung der alten Siedlungen bei Grado dar: Fischerdörfer in Grado, Bauern oder Forstwirte in den Siedlungen der Bergdörfer von Arta Terme, Forni di Sopra und Sauris. Die Siedlungsentwicklung erlebte einen raschen Aufschwung mit der Entdeckung ihrer Rolle für den Tourismus im späten neunzehnten Jahrhundert. Der Bergort Piancavallo entstand durch eine Initiative eines Privatunternehmens in der zweiten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts. Typischerweise erfolgte die Stadterweiterung ohne genaue Stadtplanung, die erst aufgrund des Bedürfniswandels des Touristenzustroms entwickelt wurde, welcher im Laufe der Zeit anwuchs. Nur im Falle von Lignano nimmt die neue Stadtstruktur dank der vom Architekten Marcello d'Olivo im Jahr 1955 erstellten Stadtplanung eine geplante Form an. Dieses Projekt, das als „experimentell und organisch“ bezeichnet wird und eine radiale Spiralform bildet, ist aufgrund der konstanten Verweise auf die Interaktion zwischen Natur und Technologie auch als „Schnecke“ bekannt, mit dem ehrgeizigen Ansatz, letztere durch das Studium genetischer und morphologischer

vonat tekintve itt tapasztalhatóak a legnagyobb különbségek: az egyszerű parasztház szobájától az elegáns hotelen át az izlésesen berendezett gyógyintézmény lakosztályáig. Családtagjaikkal és cselédekkel együtt érkező vagyonos vendégek hosszabb nyaralásokban gondolkodtak, ezért neves építészekkel villákat építettek maguknak, lehetőleg egy tópart közelében. A jobbágyszabádkövetően rengeteg földterület állt rendelkezésre.

A nagyvárosokban, mint például Budapesten a bérházak között nagyobb turisztikai komplexumokat alakítottak ki a már meglévő épülettömbökben. A gyógyfürdővel rendelkező hoteleket is „nagyvárosias” módon építették (Budapest, Dohány utca, Hotel és fürdőkomplexum). A turistatelepüléseket már a középkor óta nagyrészt különálló házakkal építették be. Az utcák szélesek voltak, sétálóövezetekkel és fasorokkal csinosítva. A gyógyutak „parkszerűen” helyezkedtek el, nyilvános terek nélkül, ugyanakkor gyakran zene- vagy ivócsarnokkal épültek.

A régió nyaralóépületei mindenekelőtt a Grado környéki régi települések bővítéseiként jelennek meg: a gradói halászfalvak, valamint az Arta Terme, Forni di Sopra és Sauris hegyi falvaiban élő földművesek vagy erdőgazdálkodók házainak bővítéseiként. A településfejlődés 19. századi gyors felendülése abban gyökerezett, hogy a települések felismerték turisztikai szerepüket. Piancavallo hegyi település egy magánvállalkozás kezdeményezésének eredményeként jött létre a 20. század második felében, és jellemző módon pontos várostervezés nélkül bővült tovább, amely csak az egyre növekvő turistaáradat igényeinek megvaltozása nyomán került végül kidolgozásra. Csak Lignano esetében beszélhetünk az új városszerkezet tudatos tervezéséről, köszönhetően a Marcello d'Olivo építész által 1955-ben kidolgozott településterveknek. A „kísérletinek és organikusnak” nevezett radiális spirál alaprajzú építészeti projekt, amely a természet és a technológia világa közötti kölcsönös hivatkozások miatt a „csiga” elnevezést viseli, azt a merész törekvést fogalmazta meg, hogy a természet genetikai és morfológiai törvényeit tanulmányozva a technológia világát hozzáigazítsa a természethez. Az új üdülőfalvú településképe Ernest Hemingway érdeklődését is felkeltette, aki szemé-

niche particolarmente significative. Gli atleti che praticavano sport invernali venivano generalmente ospitati nelle baite del Club Alpino, delle associazioni sciistiche locali e in rifugi alpini privati.

Del tutto diverso era l'alloggio destinato ai visitatori estivi e per gli ospiti delle Spa e centri benessere. La differenza più rilevante riguardava gli standard qualitativi: rispettivamente dalla camera di un semplice agriturismo alla suite in un hotel esclusivo o un centro benessere di livello. A cavallo dei secoli gli ospiti benestanti che programmavano un lungo periodo di vacanza estiva con le loro famiglie e i domestici commissionavano ad architetti rinomati la costruzione di una villa il più vicino possibile alle rive di un lago. Dopo la liberazione dei contadini dal latifondo (Bauernbefreiung) molti terreni divennero maggiormente disponibili per questo fine.

Nelle grandi città, come nel caso di Budapest, si realizzarono complessi turistici più grandi in determinati blocchi di isolati, con appartamenti in affitto. Furono costruiti anche nuovi alberghi con bagni termali simili agli esempi esistenti in altre grandi città (è il caso di via Dohány, hotel e complesso termale). Tuttavia in Ungheria gli insediamenti turistici furono edificati, in gran parte, attraverso il riutilizzo di case unifamiliari anche di epoca medievale. Gli abitati presentano in genere larghe strade con aree pedonali e file di alberi a decoro urbano. I percorsi di cura, simili ad un parco, occupano spazi pubblici più piccoli, spesso già dotati di sale di musica o padiglioni destinati all'utilizzo di acque termali.

Gli insediamenti turistici nella regione Friuli Venezia Giulia rappresentano prevalentemente un'espansione di antichi insediamenti: di pescatori nel caso di Grado; di allevatori, contadini o boscaioli negli episodi dei comuni montani di Arta Terme, Forni di Sopra e Sauris. L'evoluzione degli abitati conobbe uno sviluppo con la scoperta della loro vocazione turistica alla fine del XIX secolo. La località montana di Piancavallo nacque invece da una iniziativa di una società privata nella seconda metà del XX secolo. In genere le espansioni urbane non conobbero una precisa pianificazione urbanistica che si sviluppò invece in funzione della trasformazione delle esigenze di afflusso turistico che si accrebbero nel tempo. Solo nel caso di Lignano la nuova struttura urbana assumerà una forma

a simple farmhouse, to a suite in a grand hotel or a high-quality spa facility. Financially powerful guests, planning longer summer stays with their families and servants, had villas built for them by renowned architects as close to a lake as possible. After the emancipation of the peasants, plots of land were available in great numbers.

In major cities, such as Budapest, large tourist complexes were constructed in pre-existing blocks of buildings, alongside tenement buildings. Hotels with spas were also built in "metropolis-like" style (Budapest, Dohány Street, Hotel and bathing complex). Tourist settlements were constructed with mostly detached houses and wide roads enhanced by pedestrian zones and rows of trees. The paths around the spas were "park-like" and had small public spaces, often holding a music hall or a drinking hall.

Tourist buildings within the region were typically expansions of old settlements: fishing villages in Grado, farms and forestry homes in the settlements of the mountain villages of Arta Terme, Forni di Sopra and Sauris. With the discovery of their potential for tourism, the settlements developed rapidly in the late nineteenth century. The mountain resort of Piancavallo was founded on the initiative of a private company in the second half of the twentieth century. Expansion typically proceeded without specific urban planning, as such a concept only arose with the changing requirements caused by the increasing inflow of tourists. Only in the case of Lignano did the new urban structure assume an ordered pattern, owing to the urban plan created by architect Marcello d'Olivo in 1955. This project, which has been labelled "experimental and organic", forms a radial spiral shape known as the snail, due to its constant references to the interaction between nature and technology, having the ambitious approach of adapting the latter through the study of the genetic and morphological laws of nature. The urban image of the new holiday resort also caught the attention of Ernest Hemingway, who wanted to meet the architect D'Olivo in person.

U velikim gradovima, npr. u Budimpešti, izgrađeni su veći turistički kompleksi u postojećim građevinskim blokovima, u nizu stambenih zgrada. Hoteli s lječilišnim sadržajima također su izgrađeni u gradskom okruženju (Budimpešta, Ulica Dohány, kompleks hotela i kupališta). Turistička naselja se već od srednjeg vijeka grade sa samostojećim zgradama. Ulice su bile široke, s pješačkim zonama obogaćenim drvoredima. Pješačke staze u lječilištima su bile u parkovima, s manjim javnim prostorima, često s glazbenim paviljonom i dvoranom za pijenje ljekovite vode. Zatečene situacije za izgradnju lječilišta razlikuju se u bitnome između Opatije i Crikvenice, kao malih ribarskih mjesta s ogromnim neizgrađenim površinama, i Velog i Malog Lošinja, kao izgrađenih i dovršenih gradova. S obzirom na isto, razlikuju se i rezultati ulaganja u lječilišta u urbanističkom, odnosno graditeljskom smislu. Dok je u Opatiji postojao konkretan koncept urbanističkog širenja grada kao perivojnog grada, u Crikvenici su urbanistička rješenja tek fragmentarno rješavana, dok se urbanističko promišljanje na Lošinj realizira na jedinom slobodnom području, uvali Čikat, kao rahlo raspoređene obiteljske vile u gustom borovoj šumi.

Turistička naselja u regiji izgrađena su uglavnom kao proširenja starih naselja kod Grada: ribarska sela u Gradu, poljoprivredna ili šumska naselja planinskih sela Arta Terme, Forni di Sopra i Sauris. Razvoj naselja doživio je procvat nakon otkrića njihove važnosti za turizam, krajem devetnaestog stoljeća. Planinsko mjesto Piancavallo nastalo je inicijativom privatne tvrtke u drugoj polovici dvadesetog stoljeća. Tipično, ekspanzija gradskih naselja provedena je bez detaljnog planiranja, a uzrok joj je nagli porast broja turista. Samo u slučaju Lignana, nova urbana struktura poprima planirani oblik, zahvaljujući urbanističkom planu kojeg je 1955. godine izradio arhitekt Marcello d'Olivo. Taj plan, koji se zove „eksperimentalan i organski” i formira naselje u radijalnom spiralnom obliku, nazvan je „puž” zbog stalnih pozivanja na interakciju između prirode i tehnologije. Taj plan se pozivao i na proučavanje prilagodbe genetičkih i morfoloških zakona prirode. Slika tog grada pobudila je i interes Ernesta Hemingwaya, koji je osobno želio upoznati arhitekta D'Oliva.



Arta Terme, panorama

(c) wikipedia.org



Sauris di Sotto

(c) wikipedia.org



The architect Marcello D'Olivo and his collaborators with the Masterplan of Lignano Pineta, 1955. (c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro



Marcello D'Olivo with Ernest Hemingway during the visit of Lignano Pineta, 1954.

(c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro

Naturgesetze anzupassen. Das Stadtbild des neuen Feriendorfs erweckte auch das Interesse von Ernest Hemingway, der den Architekten D'Olivo persönlich kennenlernen wollte.

Iyese is meg akarta ismerni az építész, Marcello d'Olivio.

pianificata, grazie al piano urbanistico redatto dall'architetto Marcello d'Olivo (Udine, 1921 – 1991) nel 1955. Quest'opera, definita di carattere «organico sperimentale» e che si compone come una struttura radiale a forma di spirale, è conosciuta come «la chiocciola», per i continui riferimenti all'interazione fra natura e tecnologia, con l'ambizioso tentativo di omologare quest'ultima attraverso lo studio delle leggi genetiche e morfologiche della natura stessa. L'impianto urbanistico del nuovo villaggio turistico destò l'interesse anche di Ernest Hemingway che volle conoscere personalmente l'architetto D'Olivo.

8. Gebäudetypen

Typische ungarische Bautypen:

„csárda“ = die Tscharda, etwa 6-12 Zimmer mit Schenke, steht auf dem Puszta oder neben Landesstraßen. Beherbergungsbereich mit eher privatem Charakter, früher auch Wachturm

„fogadó“ = etwa Herberge oder Pension: max. 20-30 Gästezimmer, ohne Restaurant

„vendégház“ = Gasthaus: war mit max. 20-24 Zimmer Ende des 18. Jahrhunderts verbreitet. Die Ausstattung war einfach und schlicht, oft ganz „billig“.

„szálloda“ = Hotel mit 40-400 Zimmer, mit vielen Extraleistungen

„kurszálloda“ = Kurhotel

„szanatórium“ = Sanatorium

„bordélyház“ = Frauenhotel

Besonders am Wörthersee aber auch am Millstätter See und in kleinerem Maße am Ossiacher See ließ der Fremdenverkehr deutliche baukulturelle Spuren zurück. Die Bauweisen der Villen und Hotels am und um den Wörthersee, die mit ihrer Mischung aus Jugendstil, Heimatstil und englischer Landhausarchitektur aufwarten konnte, erhielten den Namen „Wörthersee-Architektur“.

Die Wörthersee-Architektur ist keineswegs eine einheitliche Stilrichtung, sondern variiert. „Jugendstil und Regionalromantik, Barock und englische Landhausarchitektur führten hier zu einem unglaublich variablen architektonischen Vokabular, das in jeder Situation, ob beim Klein- oder Großobjekt, in der Spanne zwischen Behaglichkeit und Repräsentation, zwischen öffentlichem Anspruch und privater Zurückgezogenheit angewendet werden konnte...“ beschreibt sie Achleitner treffend.

8. Épülettípusok

Tipikus magyar épülettípusok:

Csárda = általában 6-12 szobából álló épület csapszékkal. A pusztában áll, vagy az országút mentén. Bizalmas hangulatú szálláshely, a szó legkorábbi jelentése: őrtorony (perzsa nyelven: négyszögletes, boltozatos).

Fogadó = németül „Herberge” vagy „Pension”: legfeljebb 20-30 vendégszobával, étterem nélkül.

Vendégház = németül „Gasthaus”: legfeljebb 20-24 szobával, a 18. század végén volt elterjedt. A berendezés nagyon egyszerű és szerény, gyakran kifejezetten „olcsó”.

Szálloda = 40-400 szobás hotel, számos külön szolgáltatással.

Gyógy szálló = németül „Kurhotel”.

Szanatórium = németül „Sanatorium”.

Bordélyház = a német „Frauenhotel”.

Az idegenforgalom elsősorban a Wörthi-tó mentén, de a Millstatti-tó és csekélyebb mértékben az Ossiachi-tó mellett is egyértelműen értéket teremtett az épített kultúra terén. A Wörthi-tó mentén körben elhelyezkedő villák és szállók építési stílusa a szecesszió, a népi szecesszió és az angol vidéki építészet elegye, és a „wörthi-tavi építészet” összefoglaló nevet kapta.

A wörthi-tavi építészet egyáltalán nem egységes, hanem vegyes stílusirányzat. „A szecesszió és a vidéki romantikus stílus, a barokk és az angol vidéki építészet együttese az építészeti eszköztár hallatlan sokszínűségét eredményezte, amelyet minden helyzetben, legyen szó kis méretű vagy nagyobb épületről, alkalmazni lehetett a kényelem és a reprezentáció, a közéleti

8. Tipi di edifici

Le definizioni tipologiche degli edifici ungheresi destinati all'ospitalità sono le seguenti: csárda = anche Tscharda, dotato di circa 6-12 camere con taverna, si trova prevalentemente nella Puszta (la pianura stepposa ungherese) o vicino alle principali strade statali. Si tratta di un tipo di alloggio privato, in passato utilizzato anche come torre di guardia o avvistamento. fogadó = ostello o pensione con un massimo di 20-30 camere per gli ospiti, senza ristorante.

vendégház = locanda con un massimo di 20-24 camere, tipo diffusosi alla fine del XVIII secolo. L'arredamento era semplice e modesto, spesso piuttosto economico.

szálloda = hotel con dotazioni da 40-400 camere, con molte dotazioni e servizi extra.

kurszálloda = hotel termale.

szanatórium = sanatorio.

bordélyház = hotel per donne.

In Carinzia, soprattutto lungo il Wörthersee, ma anche sul lago Millstätter See e in misura minore anche sul lago Ossiacher See, il turismo ha lasciato tracce evidenti riguardo il consolidamento di una tradizione edilizia definita. I metodi di costruzione delle ville e degli hotel sul Wörthersee, una combinazione di stile Art Nouveau, tipologia domestica e architettura rurale inglese, è stata denominata “Architettura Wörthersee”.

L’“Architettura Wörthersee” non è affatto uno stile uniforme, bensì vario. Secondo Friedrich Achleitner «Lo stile Art Nouveau e il romanticismo regionale, l'architettura residenziale barocca e quella rurale inglese portarono verso un vocabolario architettonico incredibilmente vario che poteva essere utilizzato

8. Types of buildings

Typical Hungarian types of construction:

csárda = around 6-12 rooms, with a pub, located on the Puszta or next to land roads. Lodging with a more private nature, formerly also a watchtower

fogadó = something like a hostel or boarding house: max. 20-30 guest rooms, no restaurant

vendégház = guest house: widespread at the end of the 18th century, having max. 20-24 rooms. Usually equipped simply and modestly, often very cheap.

szálloda = hotel with 40–400 rooms, offering many extra services

kurszálloda = spa hotel

szanatórium = sanatorium

bordélyház = women's hotel

In particular at Lake Wörth (or Wörthersee), but also at Lake Millstatt (or Millstättersee) and to a lesser degree at Lake Ossiach (or Ossiacher See), tourism has left its architectural and cultural imprints. The form of the villas and hotels at Lake Wörth, with their blending of art nouveau, Heimatstil and English country house architecture was named "Wörthersee-Architecture".

Wörthersee-Architecture is by no means a uniform style, but rather shows many variations. "Art nouveau and regional romanticism, baroque and English country house architecture give rise to an incredibly variable architectural vocabulary, that could be applied to every setting, small or large object, spreading from comfort to representation, between public requirement and private reclusiveness" is how Achleitner appropriately describes the style.

8. Vrste građevina

Tipične mađarske vrste građevina:

"Csárda" = čarda, oko 6-12 soba s točionikom, nalazi se u pusti ili uz glavne ceste. Smještaj s prilično privatnim karakterom, nekad izraz za stražarnicu

"Fogadó" = hostel ili pansion: max. 20-30 soba, bez restorana

"Vendégház" = gostionica: bila je proširena krajem 18. stoljeća, s max. 20-24 soba. Oprema je bila jednostavna i skromna, često vrlo "jeftina".

„szálloda“ = hotel s 40 - 400 soba, s mnogo dodatnih usluga

"Kurszálloda" = lječilišni hotel

"Sanatorium" = sanatorij

"Bordélyház" = ženski hotel

Turizam je, posebno na jezeru Wörthersee te na jezeru Millstatt, i u manjoj mjeri na jezeru Ossiach, ostavio značajne tragove graditeljske kulture. Način gradnje vila i hotela na jezeru Wörthersee, koji je bio mješavina secesije, tradicije i engleske ladanjske arhitekture, dobio je naziv „Wörthersee arhitektura“. Ta arhitektura nikako nije jedinstveni stil, već njihova varijacija. „Secesija i regionalni romantizam, barok i engleska ladanjska arhitektura, doveli su ovdje nevjerojatni varirajući arhitektonski vokabular, koji se može koristiti u bilo kojoj situaciji, kod malih i velikih građevina, u rasponu između udobnosti i reprezentacije, između javnog i potrebe za osamu ...“ opisuju je Achleitner.

Veliku važnost za arhitekturu na jezeru Wörthersee, oko 1880/1890, imao je pokret pod nazivom „Wiener Cottage“ (čtvrta s vilama po uzoru na engleski vrtni grad, osnovana je 1872. godine, a pokretač je bio arhitekt



Wörthersee, villa Wörth

(c) J. Schwertner



Wörthersee, bathhouse

(c) J. Schwertner



Heinrich Ritter von Ferstel (1828-1883)

(c) wikipedia.org

Große Bedeutung für die Architektur in und um den Wörthersee um 1880/1890 war die Wiener Cottage-Bewegung. Der Wiener Cottage Verein wurde 1872 gegründet, wobei der Architekt Heinrich Ritter von Ferstel federführend war.

Ziel war, der dauernden Wiener Wohnungsnot entgegenzuwirken und ein Leben nach dem Vorbild der englischen Gartenstädte zu ermöglichen. Dazu sollten Ein- und Zweifamilienhäuser, so genannte „Cottages“, entstehen. Die Mitglieder verpflichteten sich, keine Häuser zu bauen, die einem der anderen Cottagebesitzer die freie Aussicht, das Licht und den Genuss frischer Luft nehmen würden, ferner kein Gewerbe in den Bauten und auf den Gründen zu betreiben oder durch andere betreiben zu lassen, die Belästigungen, wie Dünste, üble Gerüche, Lärm oder Feuergefahr für die Nachbarn bedeuten könnten. Außerdem sollten die Bauten maximal zweistöckig sein, zum Nachbarhaus müsse ein Mindestabstand eingehalten werden und die Wohnhäuser sollten als Gruppe ein regelmäßiges Viereck bilden, in dessen Mitte ein Gartenkomplex zu liegen habe. Der architektonische Stil der Bauten stehe den jeweiligen Bauherren zwar frei, doch sie müssten in ihrer Gesamtheit angenehm, einzigartig, aber trotzdem einheitlich wirken.

Sowohl in den Küsten- als auch in den Bergorten Friauls haben die Übernachtungsbetriebe eine mittlere Größe; es gibt nur wenige große Hotels. Allgemein betrachtet gibt es keine massiven Strukturen. In dieser Perspektive hat das Konzept der Ferienvilla als Sommerhaus für die Freizeit und zur Erholung zu Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts einen radikalen Wandel in der Region erlebt. Mit dem Aufstieg der neuen Mode der Erholung an der frischen Luft und des Badeurlaubs am Meer wurde das Feriendorf zu einem Massenphänomen der Aristokratie und des aufstrebenden Bürgertums. In jener Epoche begann der Bau von für diese neue Art des Tourismus bestimmten Villen nach romantischem oder eklektischem Vorbild.

In Grado wird der österreichische Baron Leonardo Bianchi als Pionier des Meerurlaubs betrachtet. Im Jahr 1899 erstand er ein Strandgrundstück direkt neben dem Beginn des Landungsstegs. Der Kauf wurde zu der Zeit als ausgesprochen extravagant betrachtet, weil sich die drei bereits bestehenden großen Hotels alle in der Nähe des Altstadtzentrums

igény és az intim visszavonultság határvonalai között is...” – jellemzi az építészeti stílust Achleitner.

A Wörthi-tó menti építészet kialakulása szempontjából nagy jelentőséggel bírt 1880–1890 táján a bécsi „cottage-mozgalom”. A Bécsi Cottage-Egyesület 1872-ben alakult meg, és ebben Heinrich Ritter von Ferstel építész vállalt döntő szerepet.

Az egyesület célja az volt, hogy az állandósnál látszó bécsi lakáshiány leküzdésén munkálkodjon, és az angol kertvárosok példájából ismert életmód legyen megvalósítható. Ezért azt akarták, hogy egy-, illetve kétlakásos családi házak, úgynevezett „cottage-ok” épüljenek. A tagok vállalták, hogy nem építenek olyan házat, amely a másik cottage-tulajdonost megfosztaná a szabad kilátástól, a fénytől és a friss levegő élvezetétől, valamint semmilyen olyan kisipari vállalkozást nem üznek az épületekben és az ingatlanokon, és azokat nem is adják ilyen céllal bérbé, amelyek bármilyen zavaró hatást (füst, kellemetlen szagok, zaj vagy tűzveszély) kelthetnének a szomszédok számára. Az épületek továbbá legfeljebb kétemeletesek lehetnek, a szomszédos telkek között be kell tartani a megengedett legkisebb távolságot és a lakóépületek csoportja szabályos négyszöget – közepén egy kertkomplexummal – kell hogy alkosson. Az építető az adott épület építészeti stílusát meghatározhatja, annak összhatásában azonban mindenképpen harmonikusnak, egyedinek, ám mégis egységesnek kell lennie.

Friuli régió tengerparti és hegyi településeinek szálláshelyei közepes méretűek, csak kevés nagy méretű szálloda van. Általánosságban nézve nincsenek merev kategóriák. Ebből a szempontból az a koncepció, hogy a szabadidő-eltöltés és pihenés céljait szolgáló üdülővilla jelenti a nyaralás helyszínét, radikális változáson ment át a 20. század elején a térségben. A szabad levegőn való pihenés és tengerparti nyaralás divatjának megjelenésével az üdülőfalvát tömeges méretű jelenséggé az arisztokrácia és a feltörekvő polgárság körében. Ebben az időszakban kezdődött meg az idegenforgalom új típusához alkalmazkodó villák építése, romantikus vagy eklektikus minták alapján.

Gradóban az osztrák Leonardo Bianchi bárót tekintik a tengerparti nyaralás úttörőjének. 1899-ben közvetlenül a kikötőstég mellett alakították ki a strandterületet. Az adásvételt

in qualsiasi situazione, per oggetti sia grandi sia piccoli, tra comfort e rappresentazione, tra rivendicazione pubblica e isolamento privato [...]».

Grande importanza per l'architettura sul Wörthersee intorno al 1880-1890 fu il cosiddetto movimento dei cottage viennesi. La Wiener Cottage Verein (associazione dei cottage viennesi) fu fondata nel 1872; l'architetto Heinrich Ritter von Ferstel (Vienna, 1828-1883) ne fu il capofila.

L'obiettivo dell'associazione era primariamente quello di contrastare la persistente mancanza di alloggi a Vienna, offrendo uno stile di vita simile a quello che si stava sviluppando nelle città giardino inglesi. Con questo obiettivo, fu previsto fossero costruite case unifamiliari o bifamiliari, i cosiddetti cottages. I membri componenti s'impegnarono a non costruire case che impedissero agli altri proprietari la libera visuale, l'illuminazione naturale e il godimento dell'aria fresca. Essi si impegnarono inoltre a non svolgere, personalmente o tramite terze persone, attività commerciali negli edifici per evitare che venissero causati fastidi ai vicini attraverso fumi, cattivi odori, rumori o possibili pericoli d'incendio. Gli edifici inoltre dovevano essere al massimo di due piani fuori terra e andava mantenuta una distanza minima dalla casa vicina, mentre le abitazioni edificate in gruppo dovevano formare un quadrilatero regolare, al centro del quale doveva trovare collocazione un giardino. I proprietari potevano scegliere liberamente lo stile architettonico degli edifici, che nel loro complesso dovevano essere piacevoli, unici, ma in ogni caso uniformi.

Sia nelle località costiere che in quelle montane del Friuli, le strutture ricettive e di accoglienza erano di media dimensione, con pochi grandi alberghi e in generale nessuna struttura monumentale o imponente. In questa prospettiva il concetto di villa intesa come casa estiva per lo svago, il tempo libero e il riposo conobbe in regione un radicale mutamento all'inizio del XX secolo. Con l'imporre della nuova moda di godere dell'aria fresca e dei benefici della vacanza di mare, la villeggiatura divenne un fenomeno di massa ad appannaggio dell'aristocrazia e dell'emergente società borghese: in quest'epoca iniziarono a sorgere, spesso sulla base di modelli tipologici romantici o eclettici, ville destinate a questo nuovo tipo di turismo.

A Grado il pioniere della vacanza balneare

The Viennese Cottage Movement had a great impact on the architecture around Lake Wörth around the 1880s and 1890s. The Viennese Cottage Association was founded in 1872, with architect Heinrich Ritter von Ferstel taking a leading role.

The Movement aimed to counter Vienna's constant housing shortage and enable a lifestyle based on the model of English garden cities, and advocated the building of homes for one or two families, so-called cottages. The members committed themselves not to build houses in a way that would obstruct another cottage owner's free view, light or ability to enjoy fresh air, and further not to pursue or let others pursue a business, within the buildings or grounds, that would cause the neighbours inconveniences, such as vapours, stench, noise or fire hazards. Additionally, the buildings should have two floors at most and maintain a minimum distance from the neighbouring houses. The residences should, as a group, form a rectangle with a garden complex lying in the middle of it. Though the architectural style of the building was at the discretion of the respective owner, as an entirety the houses were to appear pleasant and unique, yet still consistent.

Accommodation on the coasts, as well as in the mountains of the Friuli region were of medium size; with only a few big hotels: in general there were no massive structures. From this perspective, the concept of a holiday villa, as a summer house for leisure and recreation, saw a radical change in the region at the beginning of the twentieth century. With the rise of new trends of recreation on fresh-air and seaside holidays, holiday resorts became mass phenomena for the aristocracy and the growing bourgeoisie. The building of villas of romantic and eclectic design, meant for this new type of tourism, began in this period.

In Grado, the Austrian Baron Leonardo Bianchi is regarded as a pioneer of seaside holidays. In 1899 he purchased a plot of land at the beach, beside the pier. At the time, the purchase was regarded as somewhat extravagant, since the three large hotels already in existence were all located near the centre of the old town. It seemed even stranger that the property had no road connection to the city centre. Baron Bianchi decided to build a group of five villas at that location, instead of another hotel. They were surrounded by pine trees to intensify the visitors' encounter with

Heinrich Ritter von Ferstel).

Cilj je bio suprotstaviti se trajnom nedostatku stambenog prostora u Beču i omogućavanje života po uzoru na engleske vrtne gradove. To uključuje gradnju samostalnih ili dvojnih obiteljskih kuća, takozvanih „Cottages”. Članovi udruge su se obvezali da će graditi kuće na način da se nikome ne oduzme otvoreni pogled, svjetlo i uživanje u svježem zraku. Također su se obvezali da neće imati poslovne prostore, a niti ih dati drugima u najam, da bi se izbjeglo uznemiravanja susjeda isparavanjima, bukom ili opasnošću od požara. Osim toga, zgrade su trebale imati najviše dvije etaže, do kuće u susjedstvu propisana je minimalna udaljenost, a kuće su trebale tvoriti pravilni, četverokutni blok unutar kojeg su vrtovi. Arhitektonski stil zgrada mogao je svaki vlasnik birati. Kuća je trebala biti harmonična i jedinstvena, ali i djelovati kao dio cjeline.

U obalnim i planinskim mjestima Furlanije prenoćišta su bila srednje veličine; postojalo je samo nekoliko velikih hotela. Općenito govoreći, nema masivnih struktura. Iz te perspektive, koncept ladanjske vile, kao ljetne kuće za odmor i rekreaciju, proživljava, početkom dvadesetog stoljeća, radikalnu promjenu u regiji. Usponom nove mode rekreacije na svježem zraku i odmora na plaži uz more, ljetovališta su postala masovni fenomen za aristokraciju i naraslu buržoaziju. U to je vrijeme započela izgradnja vila namijenjena ovom novom tipu turizma i to u romantičnom ili eklektičkom stilu.

U Gradu se austrijski barun Leonardo Bianchi smatra pionirima odmora na moru. Godine 1899. kupio je parcelu na plaži tik do privezišta za brodove. Kupnja se tada smatra ekstravagantnom jer su tri postojeća velika hotela bila u blizini stare gradske jezgre. Još je čudnija bila činjenica da parcela nije imala cestovnu vezu s centrom grada. Barun Bianchi je odlučio na ovom mjestu izgraditi skupinu od pet vila okruženih borovima, umjesto hotela, tako da je kontakt posjetitelja s prirodom i morskim zrakom bio intenzivniji. Barun je imao konkretne ideje i nije htio gubiti vrijeme: nakon završetka ceste izgradio je za tri godine pet vila, koje čine turistički kompleks (vile se nazivaju Onda (Val), Adria, Stella Maris (Morska zvijezda), Marina i Spiaggia (Plaža)). Koncept od pet zasebnih zgrada odgovarao je jasnoj ideji, a nastao je zbog posebnih gostiju kojima je bila usmjerena ponuda. To je bilo austro - ugarsko plemstvo koje je u to



Villa Moretti of Lignano in an old postcard
(c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro



Grado, Ville Bianchi
(c) wikipedia.org



Leonardo Bianchi, Statue, Piazza Municipio in San Bartolomeo in Galdo
(c) wikipedia.org

befanden. Als noch merkwürdiger galt die Tatsache, dass das Grundstück über keine Verbindungsstraße zum Stadtzentrum verfügte. An diesem Ort beschloss Baron Bianchi statt eines weiteren Hotels eine Gruppe von fünf Villen zu erbauen, die von Pinien umgeben waren, so dass der Kontakt der Besucher mit der Natur und der Meeresluft verstärkt wurde. Der Baron hatte konkrete Vorstellungen und keine Zeit zu verlieren: Nach dem Bau der Straße ließ er in drei Jahren fünf Villen errichten, die den Touristen-Komplex bilden; die Villen heißen Onda (Welle), Adria, Stella Maris (Seestern), Marina (Yachthafen) und Spiaggia (Strand). Die Wahl von fünf getrennten Gebäuden entsprach einem klaren Konzept, das sich aufgrund des besonderen Publikums ergab, an welches sich das Angebot richtete. Dies war der österreichisch-ungarische Adel, der zu jener Zeit gemeinsam mit den Bediensteten zu reisen pflegte und es bevorzugte, bereits ausgestattete Räumlichkeiten zu mieten, um unabhängig und autark zu sein. Jede Villa besaß eine ausgestattete Küche und in der Tat autonome Wäschereien, um das Privatleben sicherzustellen. Die weitsichtige Wahl von Baron Bianchi gab den Anstoß für die nächste Entwicklungsstufe von Grado Richtung Osten. Nach dem Auffüllen der Täler wurden die aktuellen Straßen Via Carducci und Via Dante Alighieri geplant. Die ursprüngliche Idee scheint eine Weiterentwicklung des Konzepts des erweiterten "Cottage" zu sein, bei dem der klassische Stil mit eklektischen Elementen kombiniert wird und mit Tiroler Charme und Burgtürmen verschmilzt. Aufgrund ihrer Details könnten diese Villen jedoch überall Platz finden, auch in den Bergen oder im modernen Wohnviertel einer Großstadt. Das Ferienhaus als kommerzielles Gut konnte nicht den spezifischen Bedürfnissen einer einzelnen Person gerecht werden, sondern musste allen mehr oder weniger gefallen, deshalb nahmen Villen und Hotels in der Gegend von diesem Moment an dieses Stilvorbild der Epoche auf.

Baron Bianchi führte bis 1912 sein Unternehmen mit fester Hand. Die beiden Weltkriege und die Besatzung, zunächst die italienische und dann die deutsche, hielten die Villen für lange Zeiträume bis 1949 blockiert, bis die Hotelaktivität dank der Initiative der Erben des Barons endlich wieder aufgenommen werden konnte. Die Bianchi-Villen haben trotz des Eigentumswechsels keine Formänderungen erlebt, auch änderte sich deren Nutzungs-

akkoriban kifejezettek vakmerőnek bélyegezték, hiszen mind a három, már meglévő nagyszálló az óváros központjának közelében feküdt. Még különösebb az a tény, hogy nem volt közúti összeköttetés a megvásárolt ingatlan és a városközpont között. Bianchi báró úgy döntött, hogy ezen a helyen nem egy újabb hotel fog épülni, hanem egy öt épületből álló villacsoportot, amelyet pínafaenyők vesznek körül, hogy a vendégek kapcsolata a természethez és a tengeri levegőhöz ezáltal is erősödjön. A báró konkrét elképzelésekkel jelentkezett, és nem volt vesztegetni való ideje. Az út elkészülte után három év alatt felépíttette a turistakomplexumot alkotó öt villát (a villák neve: Onda (Hullám), Adria, Stella Maris (Tenger csillaga), Marina (Jachtkikötő) és Spiaggia (Strand)). Az öt különálló épület világos koncepciója megfelelt a turisztikai ajánlat különleges célközönségének. Ez a célközönség az Osztrák–Magyar Monarchia nemessége volt, amely ebben a korban szolgálóival együtt utazott, és elsősorban előre berendezett helyiségeket bérelt ki, hogy a nyaralás során független és önálló életet élhessen. Valóban, minden villának jól felszerelt konyhával és önálló mosodával dicsekedhetett, a magánélet zavartalanságának biztosítása érdekében. Bianchi báró előrelátó döntése adta meg a kezdő lendületet Grado következő, kelet felé irányuló fejlődési szakaszához. Az árkok feltöltését követően került sor a Via Carducci és a Via Dante Alighieri utcák megtervezésére. Az eredeti ötlet a kibővített „cottage” koncepciójának tűnik, amelyben a klasszikus stílust eklektikus elemekkel vegyítik, majd „tirolai bájjal” és vartornyokkal egészítik ki. A részleteik alapján a villák bárhol megállnák a helyüket, a hegyekben éppúgy, mint a nagyváros modern lakónegyedében. A nyaraló mint kereskedelmi áru nem volt megfeleltethető egyéni igényeknek, többé-kevésbé mindenki tetszését el kellett nyernie, ezért a környéken épülő villák és hotelek ettől a pillanattól kezdve ezt a korszakos mintát követték stílus tekintetében.

Bianchi báró 1912-ig erős kézzel vezette a vállalkozását. A két világháború, aztán az olasz, majd a német megszállás következtében a villák hosszú ideig, egészen 1949-ig kihasználatlanul álltak, amikor is a báró örökösének kezdeményezésére újra megindulhatott a szállásadási tevékenység. A Bianchi-villák külseje a későbbi tulajdonosváltások ellenére sem változott, mint ahogy a felhasználásuk célja sem, ami Gradóban ritka

è considerato il barone austriaco Leonardo Bianchi (Leonard Bianchi): egli acquistò nel 1899 un lotto di terreno contiguo alla spiaggia, proprio vicino all'ingresso del pontile di sbarco in legno. La cosa fu giudicata all'epoca piuttosto stravagante perché i tre grandi alberghi allora esistenti erano tutti vicini al centro storico; ancor più strano era considerato il fatto che l'area non era dotata di una strada di collegamento con il centro cittadino. In questo luogo il barone Bianchi, invece di optare per la realizzazione di un altro albergo, decise di edificare un gruppo di 5 ville circondate da pini marittimi, in modo tale da intensificare il contatto degli ospiti con la natura e l'aria di mare. Il Barone aveva idee concrete e non amava perdere tempo: costruita la strada realizzò in tre anni le cinque ville che compongono il complesso turistico (Le ville sono denominate Onda, Adria, Stella Maris, Marina e Spiaggia). La scelta costruttiva di cinque edifici in corpi separati fu una decisione precisa dettata dal particolare bacino d'utenza al quale s'intendeva attingere, ovvero l'aristocrazia austro-ungarica che in quei tempi era solita spostarsi con i domestici al seguito e preferiva affittare locali e strutture attrezzate per essere indipendente ed autosufficiente. Ogni villa disponeva di una cucina attrezzata e di lavanderie autonome, per garantire la privacy degli ospiti. La scelta lungimirante del barone Bianchi diede impulso alla fase di sviluppo successiva di Grado verso est: una volta colmate le valli circostanti si svilupparono le attuali via Carducci e via Dante Alighieri. L'originale idea costruttiva del complesso appare un'evoluzione della concezione di cottage accorpato, dove lo stile classico è combinato con elementi eclettici, fondendosi in suggestioni tirolesi e torri castellane. Grazie ai loro dettagli, queste ville potrebbero adattarsi ovunque, anche in montagna o in un moderno quartiere residenziale di una grande città. La casa per le vacanze come bene commerciale non poteva soddisfare le esigenze specifiche di una singola persona, ma doveva più o meno piacere a tutti; così, da quel momento in poi, le nuove ville e gli hotel adottarono in tutta la località il nuovo modello stilistico dell'epoca.

Il barone Bianchi guidò con polso fermo la sua impresa sino al 1912. Le due guerre mondiali e l'occupazione, prima italiana poi tedesca, tennero le ville bloccate per lunghi periodi fino al 1949 quando l'attività alberghiera riprese grazie all'intraprendenza degli

nature and sea air. The baron had a clear conception of what he wanted to do and wasted no time: after a road was put in, he had five villas built in three years, forming a tourist complex. The villas' names are Onda (wave), Adria, Stella Maris (starfish), Marina and Spiaggia (beach). The decision to build five separate villas arose from a clear concept, based on the particular clientele the service was aiming at. This was the Austro-Hungarian nobility who, at that time, had the habit of travelling together with their servants and who preferred to rent ready-equipped accommodation, so as to be independent and self-sufficient. Each of the villas had a fully-equipped kitchen and truly autonomous laundries, to ensure privacy. Baron Bianchi's farsighted choice gave the impetus for Grado's next developmental stage towards the east. After "filling up" the valleys, the roads Via Carducci and Via Dante Alighieri were planned. The initial idea seemed to be the enhancement of the concept of expanded cottages, combining classic style with eclectic elements and merging Tyrolean charm with castle towers. But owing to their details, these villas could be placed anywhere, even in the mountains or the modern quarters of a metropolis. The holiday home, being a commercial item, could not be tailored to the specific needs of one single person, but rather had to be, more or less, appealing to everyone. This is why, from this time on, the villas and hotels in the area adopted the style of the era.

Baron Bianchi ran his business very strictly until 1912. The two World Wars and the occupations, first by the Italians, then by the Germans, kept the villas out of operation for long periods until 1949, when hotel activities were finally resumed, thanks to an initiative by the baron's heirs. Despite the change of owner, the Bianchi Villas have not changed in appearance or usage, something rather uncommon for Grado. They were built as holiday homes and hotels, renovated and their initial function has been preserved. Lignano, however, offered itself in the 1960s as a place for experimenting with modernism, regarding architecture (with modern buildings, such as multi-storeyed towers and hotels) as well as arts (Biennale Lignano). This movement applied equally to the film industry, which is proven by the various festivals that have established themselves in Lignano over the years. It had become a holiday destination for the new intellectuals and not solely a bathing

vrijeme putovalo zajedno sa poslugom. Najradije su iznajmljivali opremljene prostore, zbog neovisnosti od tuđih usluga. Svaka vila imala je opremljenu kuhinju i praonicu kako bi osigurala privatnost. Dalekovidna odluka baruna Bianchija dala je poticaj za razvoj Grada prema istoku. Nakon popunjavanja udolina, planirane su današnje ulice Via Carducci i Via Dante Alighieri. Čini se da je izvorna ideja bila daljnji razvoj koncepta vrtog grada s vilama, u kojem se klasični stil kombinira s eklektičkim elementima i prožet je tirolskim šarmom i tornjićima (kulama). Međutim, zbog svojih detalja, ove vile mogu stajati bilo gdje, čak i u planinama ili u modernoj stambenoj četvrti velikog grada. Kuća za odmor, kao komercijalna nekretnina, nije mogla zadovoljiti specifične potrebe svake osobe, ali trebala se, više ili manje, sviđati svima, tako da su vile i hoteli na tom području sve više preuzimale taj model za gradnju.

Barun Bianchi vodio je svoju tvrtku do 1912. godine čvrstom rukom. Dva svjetska rata i okupacija, prvo talijanska, a potom i njemačka, blokirale su uporabu vila sve do 1949. godine, kada je hotelska aktivnost konačno nastavljena zahvaljujući inicijativi barunovih nasljednika. Unatoč promjeni vlasništva, vile Bianchi nisu doživjele nikakve promjene u izgledu, niti se mijenjaju njihove namjene, što je bilo rijetko u Gradu: izgrađene kao kuće za odmor



Grado, hotel Ville Bianchi (c) tripadvisor.at



Marcello D'Olivio. Villa Spezzotti in Lignano Pineta (1955-1957)

(c) Archivio fotografico ERPAC, Passariano

Lignano Sabbiadoro (c) cruiserwiki.com



art nicht, was für Grado selten war: als Ferienhaus und Hotel gebaut, sind sie renoviert worden, während ihre ursprüngliche Funktion erhalten blieb. Lignano bot sich hingegen in den sechziger Jahren als ein Ort des Experimentierens mit der Moderne an, sowohl was die Architektur betraf (hier gibt es moderne Bauten wie mehrstöckige Hochhäuser und große Hotels) als auch die Kunst (Biennale Lignano). Diese Strömung traf gleichermaßen auf die Filmindustrie zu, das belegen die bedeutenden Festivals, die sich im Laufe der Jahre in Lignano etablierten. Ein Ferienort für die neuen Intellektuellen und daher nicht nur Badeort für die Massen.

9. Funktionelle Gestaltung

Die frühesten Gasthäuser Ungarns zeigten einen „wohnhausartigen“ Grundriss, oft nur mit einem Gebäudetrakt, „L- oder U-förmige“ Bebauung mit Hofanlage. Im Untergeschoss befanden sich die öffentlichen Räume, wie Schankwirtschaft, die hinteren Bauteile enthielten die Ställe und die Heuschuppen. Grundrissmäßig wurde für Stadthotels ein für Hotels spezifisches Raumprogramm entwickelt.

Im Parterre waren kaum Gästezimmer zu finden, die Räume wurden gewerblich benutzt. Das Erdgeschoss bestand aus zwei Raumkategorien: Gesellschaftsräume für die Gäste und öffentlich zugängliche Lokalitäten für sehr verschiedenartige Bedürfnisse (auch billige Schenken und Kneipen). Erstere sind innen, um den Zentralhof herum in reicher Stufung und Entfaltung angeordnet, wobei im strikten Gegensatz zu sonstigen Wohnbauten auch der Hof selbst als Kommunikationszentrum und sogenannter „Vorsaal“ eine sehr bedeutende Rolle spielte. Die Gesellschaftsräume waren vom Komplex der Personalräume und den verschiedenen Bedürfnissen vollkommen separiert. Die letzte Raumkategorie lag im äußeren Raumgürtel, von wo sie auch zugänglich waren. Sie enthielten unter anderem Leihbibliothek, Telegraphenbüro, öffentliches Restaurant und Friseurgeschäft. Die Lage der Monumentalräume im Erdge-

dolognak számított: a villákat nyaralónak és szállónak építették, és a felújításuk után is megtartották eredeti funkciójukat. Ezzel szemben Lignano az 1960-as években bátran kísérletezett modern megoldásokkal, mind az építészet (modern épületek, többemeletes magasházak, nagy hotelek), mind pedig a művészet terén (lignanói biennálé). A művészeti áramlatok hatása a filmipart sem kerülte el, ezt igazolják az évek során Lignano-ban meghonosodott jelentős fesztiválok. A város az új értelmiség nyaralóhelye, és éppen ezért nem a tömegek fürdőhelye.

9. Idegenforgalmi jellegű épületek funkcionális kialakítása

Magyarország első fogadóinak „lakóházszerű” alaprajza volt, és udvarral ellátott, L vagy U alakú egyetlen épületszárnyból álltak. Az alagsorban húzódtak a nyilvános helyiségek, mint például a csapszék, a hátsó épületrészekben pedig az istállók és a szénapajta. A városi szállók számára testreszabott tereiosztást fejlesztettek ki.

A földszinten alig található vendégszobák, itt a tereket üzletek céljára hasznosították. A földszint két térkategóriából állt: rendezvényterem, szalonok a vendégek számára és nyilvános helyiségek egészen eltérő igények kiszolgálására (akár olcsó csapszékek és kocsmák). A rendezvényterem és szalonok a központi udvar körül elrendezve helyezkedtek el, gazdag tagolású terekkel. Más épületekkel ellentétben az udvar itt a közösségi kapcsolatok tereként és egyfajta „előcsarnokként” maga is jelentős szerepet kapott. A rendezvényterem és a szalonok teljes mértékben el voltak zárva attól az épületrésztől, ahol a személyzet szobái és a legkülönbözőbb igényeket kielégítő üzlethelyiségek álltak. Az üzlethelyiségek a terem külső ívén helyezkedtek el, és kívülről meg is lehetett közelíteni őket. Ezekben a helyiségekben többek között kölcsönkönyvtár, távirohelyiség, nyilvános étterem és fodrászüzlet működött. A földszinti hatalmas terem elhelyezkedése szintén eltérést mutatott a többi épülettípushoz képest.

eredi del barone. Caso raro per Grado, le ville Bianchi, nonostante il cambio di proprietà, non subirono alcun mutamento di forma, di destinazione e d'uso: costruite per essere case di villeggiatura e albergo sono state recentemente ristrutturare al fine di mantenerne la loro originaria funzione. Lignano nel corso degli anni Sessanta si propose invece come luogo di sperimentazione della modernità sia nell'architettura (qui sono presenti edifici moderni multipiano come grattacieli e grandi alberghi) sia nelle arti (Biennale d'arte di Lignano). Questa tendenza interessò anche l'industria cinematografica, che nella località marittima organizzò rassegne di particolare rilevanza, che si svolsero per diversi anni. Lignano divenne quindi un luogo di vacanza anche per gli intellettuali emergenti e non rimase quindi soltanto una località balneare destinata al turismo di massa.

9. La progettazione funzionale

Le prime locande in Ungheria avevano una pianta di carattere “residenziale” e spesso comprendevano un solo edificio, planimetricamente a forma di L o di U con annesso un cortile. Nel seminterrato si trovavano generalmente gli spazi di carattere pubblico, come ad esempio le taverne e le birrerie, mentre i vani posti sul retro erano destinati a stalle o a pagliai. Rispetto alla distribuzione planimetrica venne sviluppata una specifica suddivisione degli spazi per gli alberghi cittadini.

Al piano terra c'erano pochissime stanze destinate agli ospiti, mentre questi spazi venivano adibiti prevalentemente al commercio. Il pianterreno era costituito da due tipologie distinte di luoghi: quelli per gli ospiti e quelli pubblici finalizzati a soddisfare esigenze fra loro diverse (con presenza anche di taverne e bar economici). I primi erano situati all'interno, disposti ordinatamente attorno ad un cortile centrale e quindi in contrapposizione con gli altri edifici residenziali; anche il cortile svolgeva un ruolo importante come centro di comunicazione e accoglienza, quasi con funzioni di antisala. I salotti erano completamente separati dal compendio delle stanze destinate al personale e ad altri utenti. La seconda tipologia di locali si trovava disposta nelle aree esterne dalle quali erano accessibili. Includevano, tra l'altro, la biblioteca con prestiti agli utenti, l'ufficio telegrafico, il ristorante per il

resort for the masses.

i hotel, obnovljene su uz zadržavanje svoje izvorne funkcije. Lignano je, s druge strane, u šezdesetima bio mjesto eksperimentiranja s modernom, kako u arhitekturi (ovdje su moderne građevine poput višekatnih nebodera i velikih hotela) tako i umjetnosti (Biennale Lignano). Taj je trend jednako važio i za filmsku industriju, što potvrđuju značajni festivali, koji su tijekom godina bili uspostavljeni u Lignano. Time su stvoreni uvjeti za boravak novih intelektualaca i stoga Lignano nije samo kupalište za mase.



Lignano Sabbiadoro, catwalk (c) wikipedia.org

9. Functional design

The earliest inns in Hungary had a ground plan similar to that of a residential property, often with only one building block, constructed in an L- or U-shape around a central courtyard. The ground floor comprised public spaces such as pubs, while the rear units contained the stables and barns. In the ground plans for city hotels, a specific room concept was developed.

The ground floor rooms were used for commercial, rather than accommodation, purposes, and consisted of two categories: social rooms for the guests and public access venues for various needs (including cheap bars and pubs). The former were arranged along the inner side, around the central courtyard, which, as opposed to typical residential buildings, played an important role as a communication centre and a so-called pre-room. The social rooms were completely separated from the complex that included the staff rooms and other services. The second category of rooms was located in the outer ring, from which they were accessible, and included lending libraries, telegraph offices, public restaurants and hairdressers. The location of such very large rooms on the ground floor proved another difference to residential buildings.

The ground plan of a larger hotel can be identified by long rows of almost identical rooms, with the outer and inner rows frequently be-

9. Funkcionalno oblikovanje

Najraniji ugostiteljski objekti u Mađarskoj imali su tlocrt sličan kući za stanovanje, često samo s jednim krilom, u obliku slova "L" ili "U", s dvorištem. U donjoj etaži su bili javni prostori, kao što je točionik, a dvorišni dijelovi sadržavali su staje i sjenike. U pogledu tlocrta, gradski hoteli su imali organizaciju tipičnu za hotele.

U parteru su rijetko bile sobe jer se on koristio u komercijalne svrhe. Prizemlje se sastojalo od dvije vrste prostorija: javnih prostorija za goste i javno dostupnih lokala za različite potrebe (također jeftine krčme i pivnice). Prve su uređene unutra, oko središnjeg dvorišta, pri čemu je, za razliku od stambenih zgrada, i samo dvorište služilo kao komunikacijski centar i takozvana "prednja dvorana". Saloni za goste su bili potpuno odvojeni od prostora za osoblje i ostalih pomoćnih prostora. Najlošija kategorija poslovnih prostora bila je u vanjskom, dvorišnom prostoru, odakle su bili i dostupni. Među njima su, među ostalim, knjižnice, telegrafski uredi, javni restorani i brijačnice. Položaj monumentalnih prostora u prizemlju pokazivao je daljnju razliku od stambene izgradnje.

Tlocrt većeg hotela može se prepoznati već po dugim nizovima gotovo istovjetnih soba. Vanjski i unutarnji red soba često se odvaja središnjim pravocrtnim sustavom hodnika. Bolje su sobe uvijek orijentirane na ulicu.



City Hotel in Sopron, historical floor plan

(c) G. Winkler



Telegraph office 1863, stamp "Deutsche Bundespost", 1979

(c) wikipedia.org

schoß zeigte einen weiteren Unterschied zum übrigen Wohnbau.

Der Grundriss eines größeren Hotels kann schon an den langen Reihen von beinahe gleichwertigen Zimmern erkannt werden. Die äußere und innere Zimmerreihe wird oft durch ein in der Mitte verlaufendes geradliniges Gangsystem separiert. Die besseren Zimmer liegen stets straßenseitig. Manchmal sind die Gästezimmer durch Vor- und Dienerzimmer ergänzt und so auch zu Appartements zusammenlegbar. Trotz besseren öffentlichen Komforteinrichtungen (Kanalisation, zentrale Trinkwasserversorgung, etc.) werden in Ungarn am Ende des 19. Jahrhunderts die Gästezimmer mit hygienischen Einrichtungen ziemlich spärlich versehen. Ein WC und ein Badezimmer versorgt oft eine ganze Etage von zehn bis zwanzig Zimmern.

Die Kurhotels und Sanatorien haben fast immer eine freistehende Bebauung, oft mit einfachem, unkompliziertem Grundriss, oft mit Erker oder Loggia versehen. Auch die Frauenhäuser haben einen zumeist einfachen, aber mit Waschmöglichkeiten gut versehenen Grundriss (z.B. Sopron).

Die Wertigkeit der verschiedenen Stockwerke zueinander wird weitgehend angenähert. Schon am Anfang des 19. Jahrhunderts zeigen die Fassaden eine fast unmerklich nach oben reduzierte Geschoßhöhe. Später werden die Fassaden trotz der Annäherung der Höhe der Stockwerke auf Zonen zusammengelegt und so die Fassadenflächen klar und vielfältig differenziert. Zwischen Erdgeschoss und Beletage baut man oft Zwischenstockwerke, sogenannte „Mezzanins“.

Die Gliederung von Grandhotels wird immer mehr von großer, klarer Monumentalität gekennzeichnet und können oft mit Palais verglichen werden.

Im Hinblick auf diese Aspekte stellt Lignano möglicherweise eine Ausnahme dar. Mit der Planungsumsetzung einiger Architekten war man in der Lage, ein modernes nordisches Design im wichtigsten Badeort der Region einzuführen. Lignano wurde schließlich im Bereich des Badetourismus zum Experimentierschauplatz der Moderne, einschließlich des Einsatzes vorgefertigter Struktursysteme, die erfolgreich in der Stadt am Meer getestet wurden. Dabei handelte es sich jedoch um herausragende Episoden dank der Initiative privater Investoren und nicht um öffentliche Stadtplanung.

Egy nagyobb hotel alaprajza már a szinte egyforma szobák hosszú soráról is felismerhető. A külső és belső szobasort gyakran egy közepén futó, egyenes folyósórendszer választja el egymástól. A jobb szobák mindig az utcai oldalon vannak. A vendégszobákat gyakran elő- és cselédszobák is kiegészítik, amelyekkel lakosztályokká is összenyithatóak. A 19. századi Magyarországon az egyre javuló közműellátás (csatornázás, központi ivóvízellátás stb.) ellenére a vendégszobák meglehetősen szerény higiéniai felszereltséggel rendelkeztek. Egy WC és egy fürdőszoba általában egy teljes emeletet, azaz tíz-húsz szobát szolgált ki.

A gyógyhotels és szanatóriumok épülete szinte mindig különálló, az alaprajz gyakran egyszerű, és az épülethez sokszor erkély vagy loggia is tartozik. A bordélyházaknak is többnyire egyszerű, ám mosási lehetőséget is magában foglaló alaprajza volt (pl. Sopron). Az egyes emeletek értékét igyekeztek közelíteni egymáshoz. A homlokzatok már a 19. század elején alig észrevehető módon felfelé csökkenő emeletmagasságot mutatnak. Később az emeletmagasságok egymáshoz való közelítése ellenére a homlokzatokat zónákba vonják össze, így a homlokzatfelületek egyértelműen és változatos módon különülnek el. A földszint és a „bel étage” (szép emelet, általában az első emelet) közé gyakran félemeletet, úgynevezett „mezzanin”-t iktatnak be.

A nagyszállók tagolására egyre inkább a letisztult monumentalitás a jellemző, és gyakran a palotákéval vethetők össze.

Ezen szempontok szerint Lignano valószínűleg kivételt jelent. Néhány építész munkásságának köszönhetően a modern, északi design megjelenhetett a térség legfontosabb fürdőhelyén. Lignano a fürdő-idegenforgalom terén végül a modernitás kísérleti terepe lett, beleértve az előre gyártott szerkezeti elemek alkalmazását, amelyeket a tengerparti városban sikerrel teszteltek. Ezek azonban magánbefektetők kezdeményezéseként, nem pedig a hivatalos várostervezés eredményeként jöttek létre.

A turizmus fellendülő korszakának épületeire gyakran jellegzetes forma- és anyagnyelv jellemző. Az alaprajzok részben szigorúan szimmetrikusak, és ez a homlokzatalkialításban is visszatükröződik, a közép- és sarokrizalitok szigorúságában kapnak hangsúlyt. Az építőanyag túlnyomórészt kő (püpos kövek)

pubblico e un barbiere. La collocazione delle stanze con maggiore monumentalità disposte al piano terra dimostravano che la tipologia si presentava ulteriormente differenziata rispetto al resto delle costruzioni a carattere residenziale.

La planimetria di un hotel di dimensioni più grandi era riconoscibile per la sequenza di lunghe serie di stanze quasi identiche disposte in continuità. La file esterne ed interne di camere erano spesso separate da corridoi rettilinei disposti al centro della pianta, mentre le stanze migliori trovavano collocazione sempre sul lato orientato verso la strada. A volte le camere degli ospiti erano dotate di anticamera e di una stanza di servizio e quindi potevano essere utilizzabili anche come appartamenti. Nonostante la presenza di migliori strutture di pubblica utilità (sistema fognario, fornitura di acqua potabile centralizzata, ecc.) in Ungheria alla fine del XIX secolo le camere per gli ospiti con strutture igieniche interne erano piuttosto rare. Un unico gabinetto ed un bagno spesso venivano utilizzati da un intero piano, cioè da un numero compreso fra le dieci e le venti stanze.

I centri benessere e le case di cura invece disponevano quasi sempre di un edificio indipendente, spesso dalla semplice disposizione planimetrica, dotati di un balconcino o una loggia; anche le case destinate alle donne avevano una planimetria perlopiù semplice ma erano dotate di un migliore impianto igienico-sanitario (ad esempio nel caso di Sopron). La distanza in altezza tra un piano e l'altro venne nel tempo progressivamente limitata. Già all'inizio del XIX secolo le facciate mostravano un'altezza per piano quasi impercettibilmente ridotta. In seguito, nonostante la riduzione dell'altezza dei piani, le facciate vennero riunite in zone, in modo da differenziarne chiaramente le superfici e le destinazioni. Tra il pianoterra e il piano nobile si costruirono spesso dei soppalchi, i cosiddetti „mezzanini”.

La struttura dei grandi alberghi si presentò sempre più caratterizzata da una monumentalità che li rendeva spesso simili a palazzi.

Da questo punto di vista Lignano potrebbe rappresentare un'eccezione. Grazie all'implementazione della pianificazione urbanistica e della progettazione da parte alcuni architetti fu possibile introdurre un moderno design nordico nella località balneare più importante della regione Friuli Venezia Giulia. Lignano divenne quindi luogo di sperimentazione della

ing separated by a straight hallway. The better rooms always faced the street. Sometimes the guest rooms were connected to anterooms and servants' rooms, and therefore could be termed apartments. Despite improving public amenities (sewage systems, central drinking water supply etc.), Hungarian guest rooms at the end of the 19th century were rarely equipped with sanitary installations. One toilet and one bathroom often served an entire floor of ten to twenty rooms.

Spa hotels and sanatoria were nearly always built away from other buildings, with simple ground plans, often with oriel windows or loggias. Similarly, women's refuges had a simple ground plan but were well equipped with washing facilities (for example in Sopron).

The height of the various floors was to a great extent equalised. As early as the beginning of the 19th century, the facades indicated a subtle reduction of the storey heights. Later, the facades were, despite the storey approximation, arranged into zones, making the façade areas clearly distinguishable. Between ground floor and piano nobile, intermediate storeys, so-called mezzanines, were frequently built. The outline of grand hotels was increasingly characterised by large and obvious monumentality, often comparable to that of a palace.

Regarding these aspects, Lignano is something of an exception. Through the execution of the plans of various architects, a modern Nordic design was introduced in the region's most important seaside resort. As far as bathing tourism is concerned, Lignano eventually became the experimental stage for modernity, including the application of pre-designed structural systems, which were successfully tested in this seaside town. However, this outstanding episode took place on the initiative of private investors and not because of public urban planning.

The buildings of the emerging tourism often displayed a specific vocabulary of design and material. The ground plans are in part strictly symmetrical, which is also reflected in their façade design, with their strictness being emphasised through corner and median risalits (porches or porticos, often the full height of the building). In terms of materials, unfinished stone (bossage) or brick predominates, usually combined with wooden elements, such as truss-like constructions or frames, although there are also region specific influences.

Ponekad gostinjske sobe nadopunjuju predso-blje i prostor za posluhu te se mogu pretvoriti u apartmane. Unatoč boljoj javnoj infrastrukturi (kanalizacijski sustav, središnja opskrba pitkom vodom, itd.) u Mađarskoj su, krajem 19. stoljeća, gostinjske sobe bile skromno opremljene sanitarnim uređajima. Jedan WC i kupaonica često su služili cijelom katu s deset do dvadeset soba.

Liječilišni hoteli i sanatoriji gotovo su uvijek samostojeće građevine, jednostavnog tlocrta, a sobe često imaju erkere i lođe. Također i tzv. „Ženske kuće“ su jednostavnog tlocrta, ali s mogućnošću pranja. (npr. Sopron).

Vrijednost različitih katova u velikoj je mjeri ujednačena. Već početkom 19. stoljeća pročelja pokazuju gotovo neprimjetno smanjenje visine katova prema gore. Kasnije se pročelja, unatoč ujednačenju katova po visini, oblikuju po zonama, čime se jasno diferenciraju pojedini njihovi dijelovi. Između prizemlja i prvog kata (Beletage) često se gradi međuetaza tzv. "Mezzanine".

Oblikovanje tzv. Grand Hotela sve je monumentalnije i često se može usporediti s palačama.

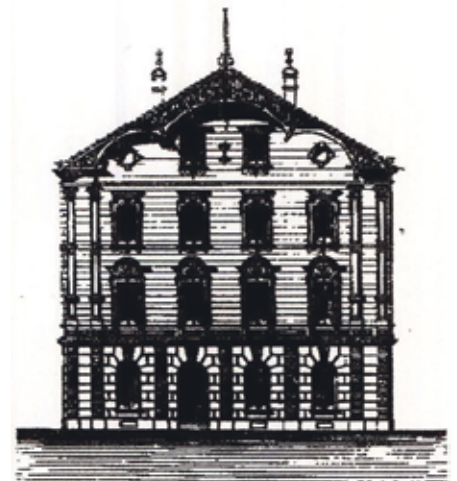
Za razliku od toga Lignano je vjerojatno iznimka. Izvedbom projekata nekih arhitekata uvedeno je moderno nordijsko oblikovanje u glavnom kupališnom mjestu u regiji. Lignano je konačno postao eksperimentalno polje moderniteta na području kupališnog turizma, uključujući i korištenje montažnih strukturnih sustava koji su uspješno testirani u primorskom gradu. Međutim, to je bila izvanredna epizoda ostvarena zahvaljujući inicijativi privatnih investitora, a ne javno urbanističko planiranje.

Građevine za turizam u nastajanju često imaju specifične oblike i govor odabranih građevinskih materijala. Tlocrti su djelomično strogo simetrični, što se odražava u oblikovanju fasada, a ta se simetrija naglašava središnjim i uglovnim rizalitima. U materijalnosti građevina mogu se naći uglavnom čvrste konstrukcije od kamena (bunjasti kvadri) ili opeke, obično u kombinaciji s drvenim elementima, kanatnim konstrukcijama, kao i s utjecajem regionalno specifičnih elemenata gradnje.

U suprotnosti prema strogo oblikovanim tlocrtima i pročeljima stoje razigrani detalji kao što su dominantni tornjići s obojanim i glaziranim pokrovom, kvadratnog ili kružnog tlocrta, dimnjaci s krovčićima, drveni hodnici i



Bad Aussee, public building (c) G. Kanhäuser



Women's refuge (c) sketch by G. Winkler



Lignano Pineta, Corso degli Alisei (c) Harry Echigo

Die Gebäude des aufkommenden Tourismus zeigen oft einige spezifische Formen- und Materialsprachen. Die Grundrisse sind teils streng symmetrisch, was sich auch in der Fassadengestaltung widerspiegelt, die durch Mittel- und Eckrisaliten in ihrer Strenge betont werden. In der Materialität findet man überwiegend Massivbau aus Stein (Buckelquader) oder Ziegel, meist kombiniert mit Holzelementen, fachwerkartigen Konstruktionen, aber auch regionalspezifischen Einflüssen. Zu den strengen Grundriss- und Fassadengestaltungen im Widerspruch stehen verspielte Details wie dominierende Turmaufbauten mit farbigen, glasierten Eindeckungen, mit quadratischen oder runden Grundrissen, überdachten Rauchfängen, hölzernen Wandelgängen und anderen Elementen des Heimatstils. Häufig trifft man auf reichhaltigen Zierschnitt bei Giebeln, Balkonen sowie Verandakonstruktionen.

10. Erscheinungsbild und Vermarktung

Die früheren Stadthotels zeigen im Außenbau stilistisch einen engen Bezug zu Wohnhaustypen, die aber später auf charakteristische Weise abgewandelt werden. Die Erscheinung der Hotels wird immer mehr als „Prachtbauten“ angesehen, die Gebäude sollen unbedingt das Prestige der Siedlung symbolisieren.

Die Kurhotels und Sanatorien in der freien Natur haben mehr Verwandtschaft mit dem dortigen „Heimatcharakter“, auch lokale Baumaterialien, Baukonstruktionen und Formen werden verwendet. Die sogenannten „Alpenhäuser“ waren nicht nur auf deutschen Gebieten, sondern fast überall in Mitteleuropa modern.

Die Geschäftswelt entdeckte sehr schnell, dass mit der steigenden Reiselust Gewinne erzielt werden konnten. In diesem

vagy téglá, a masszív épületeket többnyire faelemekkel kombinálják, favázás (Fachwerkszerű) szerkezettel, ugyanakkor regionális jellegzetességekkel díszítik.

A szigorú alaprajz- és homlokatzialakításokkal ellentétes hatásúak a játékos részletek, mint a domináns toronyfelépítmények a színes, üvegezett tetőfedésekkel, a négyzet alakú vagy kerek alaprajzokkal, a fedett kéményekkel és körfolyosókkal, a népi szecesszió egyéb elemeivel. Gyakran találkozunk gazdagon díszített faragásokkal ornatokon, erkélyeken és verandaszerkezeteken.

10. Megjelenési formák

A korábbi városi hotelek külső kialakításuk stílusát tekintve leginkább a lakóházakkal mutatnak hasonlóságot, ezek azonban később alapvetően megváltoztak. A hotel megjelenése egyre inkább egy „pompás palotáéra” kezdett emlékeztetni, hiszen az épületeknek mindenképpen a települések presztízsét kellett szimbolizálniuk.

A természeti környezetben álló gyógyszállók és sanatóriumok sokkal inkább a helybéli népi szecesszióval mutatnak rokon vonásokat, de helyi építőanyagokat, épületszerkezetet és formákat is alkalmaznak. Az úgynevezett „alpesi házak” nemcsak a németajkú vidékeken, hanem Közép-Európában is szinte mindenhol modernnek számítottak.

Az üzleti világ hamar felismerte, hogy a növekvő utazási kedv több nyereséget is eredményez. Ekkor, a fellendülés időszakában

modernità applicata al turismo balneare anche grazie all'adozione di sistemi costruttivi di prefabbricazione che furono sperimentati con successo proprio in questa località marina. Si trattò tuttavia di episodi puntiformi generati dall'intraprendenza degli investitori privati, più che pianificati da una committenza pubblica o dalle amministrazioni locali.

Gli edifici del turismo emergente presentano spesso forme, linguaggi e materiali specifici. Le planimetrie sono a volte strettamente simmetriche, il che si riflette anche nel disegno della facciata, che è enfatizzata dal risalto e il rigore delle soluzioni d'angolo o delle partiture centrali. Per quanto riguarda i materiali, gli usi prevalenti generavano costruzioni massicce in pietra (bugnato) o mattone, alle quali erano principalmente associati elementi in legno, o con la presenza di strutture miste in legno e muratura, a volte influenzate da specifici motivi regionali.

L'austera planimetria e la configurazione delle facciate contrastavano a volte con dettagli vivaci o con sovrastrutture composte da torri dominanti caratterizzate da tetti colorati e vetrati, disposte in pianta quadrata o rotonda, da camini coperti, portici in legno ed altri elementi derivati dagli stili locali. Talvolta le facciate sono arricchite da specchiature ornamentali disposte lungo i frontoni, oppure presentano balconi e verande.

10. L'impatto visivo e il marketing

Dal punto di vista stilistico i primi hotel cittadini erano strettamente correlati agli edifici residenziali e assunsero solo in epoca successiva e più recente un aspetto caratteristico e autonomo. Esteticamente gli hotel dovevano suscitare sempre di più un'impressione di sfarzo, perché gli edifici dovevano dimostrare il prestigio dell'insediamento.

Gli hotel termali e i sanatori collocati in spazi naturali aperti erano pensati invece con una maggiore affinità con il carattere culturale locale; per la loro costruzione si tendeva verso l'utilizzo di materiali e forme locali. Le cosiddette “case alpine” avevano invece standard moderni non solo in territorio tedesco, ma quasi ovunque nell'Europa centrale.

Il mondo degli affari scoprì rapidamente che il crescente desiderio di viaggiare poteva rivelarsi redditizio. Sfruttando questa tendenza,

In contrast to the strict ground plan and façade designs are the playful details, such as dominant square or round towers with coloured, glazed roofs, roofed chimneys, wooden colonnades and other elements from the Heimatstil style. Extensive carved ornamentation is often found on gables, balconies and veranda constructions.

ostali elementi tradicijskog stila (Heimatstil). Često se nalaze bogato ukrašeni zabati, balkoni i trijemovi.

Semmering, Haus Stefanie (c) G. Kanhäuser



10. Appearance and marketing

The exterior of former city hotels displays a close stylistic relationship to various types of residential buildings, although they were later modified in specific ways as they were increasingly regarded as magnificent buildings that, by every means possible, should symbolise the prestige of the cities that housed them.

Spa hotels and sanatoria in the open country were more closely related to the locally prevailing style, and local building materials, building constructions and shapes were employed. So-called Alpine houses were not only widespread in German-speaking territories, but were regarded as modern throughout all of Central Europe.

Business quickly discovered that profit could be made from the increasing desire to travel. Making use of this boom, Karl Baedeker

10. Pojavnost i marketing

Raniji gradski hoteli imali su u vanjskom izgledu slične karakteristike kao stambene zgrade tog vremena, a kasnije su počeli odstupati na sebi svojstven način. Pojavnost hotela treba ostavljati dojam veličanstvene građevine, kojom se simbolizira prestiž grada.

Lječilišni hoteli i sanatoriji na ladanju imaju više srodnosti s lokalnim „tradicijским karakterom“ arhitekture, a upotrebljavaju se lokalni građevinski materijali, konstrukcije i oblici. Takozvane „alpske kuće“ bile su moderne ne samo u njemačkim područjima, već gotovo svugdje u srednjoj Europi.

Poslovni svijet je brzo shvatio da se dobit može ostvariti na rastućoj žeđi za putovanjima. Godine 1827. Karl Baedeker osnovao je prvu njemačku izdavačku kuću turističkih priručnika (vodiča). Budući da infrastruktura nije bila dovoljno razvijena, priručnici su po-



Sopron, postoffice

(c) wikipedia.org

Aufschwung wurde 1827 von Karl Baedeker der erste deutsche Verlag für Reisehandbücher gegründet. Da die Infrastruktur nicht genügend ausgebaut war, erlangten die Reisehandbücher eine hohe Bedeutung, denn sie enthielten wichtige Tipps und Informationen für die Reisevorbereitung.

Der Stadtführer von Sopron/Ödenburg („Illustrierter Führer durch Oedenburg und seine Umgebungen, mit 18 graphischen Illustrationen, 1 Stadtplan und 3 Karten“) erschien im Jahre 1886 (Verlag C. Romwalter & Sohn und H. Scheibe Wien) mit 162 Seiten Text und mit einem 64-seitigen reichhaltigen „Anhang“. Das Buch beinhaltete alle Touristenziele und Sehenswürdigkeiten der Stadt, Listen von Hotels, Gasthöfen, Kaffeehäusern, Restaurationen und Bierhäusern, Weinstuben, Konditoreien „Mohn- und Nusskipfel“, feine Selchwaren, Delikatessen und auch die Adressen von „Kgl. ung. Tabak-Haupt-Niederlagen“, Polizeistationen, Banken, „empfehlenswerte Firmen“ (wie z.B. alle „freien Beförderer“). Anhang: „Eisenbahn-Verkehr von und nach Oedenburg“ mit Eisenbahnkarte von Ungarn, alle Eisenbahnverbindungen von und nach Oedenburg/Sopron (Wien Südbahn, Wiener-Neustadt, Kanizsa, Barcs, Raab/Győr, Güns/Kőszeg, Steinamanger/Szombathely, Ebenfurth), „Stellwägen“, Fia-kertaxen, Kutschenstandorte, etc.

Man versuchte auch die Aufmerksamkeit von jüngeren Generationen – Kindern, Studenten – auf die Schönheiten des Tourismus zu lenken. Der Kinderbuchautor Zsigmond Sebők schrieb sieben erfolgreiche Bücher für junge Leute über Reise, Hotels und Verkehr, „um die Welt und das Leben zu lernen und entdecken“.

Das touristische Marketing des Ferienorts in der Region Friaul begann sicherlich in Grado, dem ältesten Badeort, der zur Domäne Österreichs wurde. Mit Ausnahme der kurzen napoleonischen Epoche blieb Grado bis 1918 in österreichischem Besitz. Aus dieser Zeit stammen die Ursprünge von Grado als modernem Badeort. Die im späten 19. Jahrhundert begonnenen Arbeiten verhalfen der Insel dazu, bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts Persönlichkeiten wie Sigmund Freud und Luigi Pirandello zu beherbergen. In jenen Jahren wurde in Grado, das von Gorizia aus verwaltet wurde, der aktuelle Damm mit Strandpromenade errichtet sowie ein charakteris-

alatt, 1827-ben alapította meg Karl Baedeker a német nyelvterület első útikönyvkiadóját. Az infrastruktúra még nem volt kellően kiépítve, ezért az útikönyvek nagy jelentőségre tettek szert, hiszen az úti előkészületekhez szükséges javaslatokat és információkat is tartalmaztak.

A soproni városkalauz (Illustrierter Führer durch Oedenburg und seine Umgebungen, mit 18 graphischen Illustrationen, 1 Stadtplan und 3 Karten – „Képes útikalauz Sopronról és környékéről, 18 illusztrációval, 1 várostérképpel és 3 térképpel“) 1886-ban jelent meg (a bécsi C. Romwalter & Sohn und H. Scheibe Kiadónál) 162 szöveges oldalon és 64-oldalnyi „melléklettel“. A könyv tartalmazza a város összes turisztikai célpontját és lát-nivalóját, listát a szállodákról, fogadókról, kávéházakról, éttermekről és sörházakról, borozókról, a „mákos és diós kifliket“ kínáló cukrászdákról, finom füstölt húsokról, csemegékről, és emellett a „magy. kir. dohánylerakatok“, rendőrsök, bankok és „ajánlásra érdemes cégek“ (pl. ingyenes fuvarosok) címeiről. A melléklet, a „Sopronból induló és oda érkező vonatközlekedés“ címmel Magyarország vasúti térképét, minden Sopronból induló és oda érkező vasúti csatlakozást (Wien Südbahn, Wiener Neustadt, Kanizsa, Barcs, Győr, Kőszeg, Szombathely, Ebenfurth), a „társaskocsik“-at, a fiáker-viteldíjakat, sőt még a kocsállomásokat is feltünteti.

Megpróbálták a fiatalabb generációk (gyerekek, diákok) figyelmét is felhívni a turizmus szépségeire. Sebők Zsigmond gyermekkönyvszerző hét sikeres könyvet írt a fiataloknak az utazásról, a szállodákról és a közlekedésről, „hogyan a világot és az életet megismerjék és felfedezzék“.

Friuli régióban a nyaralóhelyek turisztikai marketingje minden bizonnyal – az ekkor Ausztriához tartozó – Gradóban, a legrégebbi fürdőhelyen kezdődött. A rövid napóleoni időszakot leszámítva Grado 1918-ig osztrák terület volt, a város gyökerei eddig a korig nyúlnak vissza. A késő 19. században megkezdett építési munkálatok tették lehetővé azt, hogy a sziget a múlt század elején olyan személyiséget lásson vendégül, mint Sigmund Freud vagy Luigi Pirandello. A Gorizsiából igazgatott Gradóban azokban az években építették meg a jelenlegi töltest a strandsétánnyal, valamint a jellegzetes belső kikötőt. Pontosan ekkor, a késő 19. és korai

nel 1827 Karl Baedeker fondò la prima casa editrice tedesca di guide turistiche. Poiché le infrastrutture non erano sufficientemente sviluppate, le guide divennero molto importanti in quanto contenevano utili suggerimenti e informazioni per la preparazione o lo svolgimento del viaggio.

Emblematica a tale riguardo la guida della città di Sopron-Ödenburg, in tedesco Illustrierter Führer durch Oedenburg und seine Umgebungen, (Guida illustrata di Oedenburg e dintorni, con 18 illustrazioni grafiche, 1 pianta e 3 cartine, edita da C. Romwalter & Sohn e H. Scheibe, Vienna): apparve nel 1886 con 162 pagine di testo e una ricca appendice di 64 pagine. Il libro elencava tutte le destinazioni e attrazioni turistiche della città, elenchi di alberghi, pensioni, caffè, ristoranti, birrerie, enoteche, pasticcerie che producevano dolci con semi di papavero e noci, generi affumicati di qualità e prelibatezze, nonché gli indirizzi delle rivendite di tabacchi, stazioni di polizia, banche, ditte e aziende consigliate (e ad esempio tutti i mezzi di trasporto gratuiti).

In appendice era disponibile una sezione dedicata al traffico ferroviario da e per Oedenburg con mappa ferroviaria dell'Ungheria (Eisenbahn-Verkehr von und nach Oedenburg mit Eisenbahnkarte von Ungarn), ove erano indicati tutti i collegamenti ferroviari da e per Oedenburg/Sopron (Vienna stazione sud, Wiener Neustadt, Kanizsa, Barcs, Raab/Győr, Güns/Kőszeg, Steinamanger/Szombathely, Ebenfurth), nonché gli omnibus, taxi a cavallo, stazioni di carrozze, eccetera.

Nello stesso periodo si cercò inoltre di attirare l'attenzione delle giovani generazioni, quali bambini, ragazzi e studenti, sulla bellezza delle mete turistiche. L'autore di libri per l'infanzia Zsigmond Sebők scrisse sette libri di successo per i giovani dedicati a viaggi, hotel e trasporti «per imparare e scoprire il mondo e la vita».

La promozione dei luoghi di villeggiatura in Friuli iniziò certamente a Grado, la più antica stazione balneare della regione, la quale entrò a far parte dei domini di casa d'Austria. Con l'eccezione della breve parentesi napoleonica Grado rimase fino al 1918 territorio dell'Impero, diventando in quel periodo una moderna meta turistica balneare. I lavori, avviati alla fine del XIX secolo, permisero all'isola di poter ospitare personaggi come Sigmund Freud e Luigi Pirandello già all'inizio del XX secolo.

founded the first German publishing company for travel guides in 1827. Since infrastructure was not well developed at the time, the guide books were of huge significance as they contained important advice and information for those making travel plans.

The city guide to Sopron/Ödenburg (*Illustrierter Führer durch Oedenburg und seine Umgebungen, mit 18 graphischen Illustrationen, 1 Stadtplan und 3 Karten* – “Illustrated guide around Sopron and its surroundings, with 18 illustrations, 1 city plan and 3 maps”) was published in 1886 (Publishers: C. Romwalter & Sohn and H. Scheibe, Vienna), and contained 162 pages of text and a 64-page long, extensive annex. The book listed all the tourist attractions and sights of the city, the hotels, inns, coffee houses, restaurants and beer houses, wine taverns, confectioners for poppy seed and nut pastries, purveyors of fine smoked meats and delicacies, as well as the addresses of Royal Hungarian tobacconists, police stations, banks, reliable businesses (such as all transport firms). The annex to the guide contained rail traffic to and from Sopron, with a railway map for Hungary, all railway connections from and to Sopron (Vienna Southern Railway, Wiener-Neustadt, Kanizsa, Barcs, Győr, Kőszeg, Szombathely, Ebenfurth), omnibuses, fiacre rates, carriage locations, etc.

Efforts were also made to draw the attention of the younger generation – children and students – to the joys of tourism. The children’s author Zsigmond Sebök wrote seven successful books for young people on the topics of tourism, hotels, and travel, to help them “to discover and learn about the world and life”.

The marketing of tourist resorts in the Friuli region certainly started with Grado, the oldest seaside resort, which became an Austrian domain, and, except for the brief Napoleonic era, Grado remained in Austrian territory until 1918. The origins of Grado as a modern bathing resort date from that time. The works that began in the 19th century enabled the island to provide accommodation for personalities such as Sigmund Freud and Luigi Pirandello at the beginning of the 20th century. In this period, the current dam and beach promenade, as well as the characteristic inner harbour, were built in Grado, which was administered from Gorizia. The marketing of the town as a tourist resort also began in these years.

stali vrlo važni jer su sadržavali važne savjete i informacije za pripremu putovanja.

Gradski vodič po Šopronu/Oedenburg („Illustirani vodič po Šopronu i okolici, s 18 grafičkih ilustracija, jednim planom grada, te trima kartama”) objavljen je 1886. godine (Izdavač: C. Romwalter & Sohn i H. Schiebe, Beč) s 162 stranice teksta i bogatim “privitkom” od 64 stranice. Knjiga je obuhvatila sve turističke destinacije i atrakcije grada, liste hotela, kavana, restoracija, pivnica, vinskih barova, slastičarni „Mohn und Nusskipfel”, finih dimljenih proizvoda, delicatesa i adrese na kojima se prodaju duhanski proizvodi. Nadalje knjiga daje popis policijskih postaja, banaka i “više preporučljivih tvrtki”. U dodatku je vozni red vlakova s kartom pruga i svim vezama prema drugim gradovima. Osim toga govori i o taksama za prijevoz kočijom kao i njihovim stajalištima.

Pokušali su također skrenuti pažnju mlađih generacija - djece, učenika - na ljepotu turizma. Autor dječjih knjiga Zsigmond Sebök napisao je sedam uspješnih knjiga za mlade o putovanjima, hotelima i prijevozu “da bi otkrili svijet i život”.

Turistički marketing mjesta u Furlaniji zasigurno je započeo u Gradu, najstarijem primorskom kupališnom mjestu koje je pripadalo Austriji. S izuzetkom kratkog napoleonskog doba Grado je ostao do 1918. godine u austrijskom posjedu. Od tog je vremena Grado nastajao kao moderno morsko kupalište. Radovi koji su započeli krajem 19. stoljeća pomogli su otoku da su već početkom 20. stoljeća u njemu boravile osobe kao što su Sigmund Freud i Luigi Pirandello. U tim godinama Grado, koji je bio vođen iz Gorice, je izgradio branu s plažnim šetalištem i karakterističnu unutarnju luku. Upravo u tom trenutku, između kasnog devetnaestog i ranog dvadesetog stoljeća, započeo je turistički marketing mjesta. Na kraju Prvog svjetskog rata je otok, koji je usprkos blizini fronte ostao pošteđen od ratnih razaranja, dodijeljen „Kraljevini Italiji”. U ostalim mjestima Furlanije marketinške su aktivnosti započele puno kasnije, s jačim zamahom tek 1960-ih godina.

O tipičnom izgledu hotela može se govoriti kod velikih hotelskih građevina koje je izgradilo društvo „Južne željeznice” na Semmeringu. Alfred Wildack i Robert Baron Morpurgo su tamo ostvarili koncept hotela – palače („Pa-



Ödenburg/Sopron, City guide, 1886

(c) wikipedia.org



Budapest, historical timetable, 1894

(c) wikipedia.org



Promenade of Lignano in an old postcard

(c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro

tischer Innenhafen erbaut. Genau zu dieser Zeit, zwischen dem späten neunzehnten und frühen zwanzigsten Jahrhundert, nahm auch das touristische Marketing des Ortes seinen Anfang. Am Ende des Ersten Weltkriegs wurde die Insel, die trotz ihrer Nähe zur Front weitgehend von den Kriegsereignissen verschont geblieben war, dem Königreich Italien zuerkannt. In den anderen Standorten sind die Marketingaktivitäten jüngerer Datums, mit einem starken Impuls erst in den Sechzigerjahren des zwanzigsten Jahrhunderts.

Von einem typischen Hotelimage kann bei den großen Hotelbauten der Südbahngesellschaft am Semmering gesprochen werden. Alfred Wildhack und Robert Freiherr von Morpurgo haben dort die Vorstellung des „Pallasthotels“ umgesetzt, die luxuriöseste Form der gehobenen Hotelkategorie.

11. Wer investierte in Hotelbau

An den Seen investierten meist Privatpersonen, in den Kurorten vorwiegend Kranken- und Versicherungsanstalten, in den alpinen Regionen (Winter- und Wandertourismus) neben Touristenverbänden vorwiegend Alpenvereine.

In Bad Gleichenberg traten als Investoren überwiegend Einzelpersonen auf wie z.B. Graf Mathias Constantin von Wickenburg sowie Christof Ohmeyer, J.C. Ritter von Pittoni, J. Freiherr von Lazarini, Anton von Suess, Grafen D'Orsay, Oberstleutnant Hake-Flotow, Emerich Prinz zu Thurn und Taxis. Ebenso investiert hat natürlich auch der Gleichenberger und Johannisbrunnen Actien-Verein. Dazu kamen Gastwirte aus Graz (Anton Reitbauer, Franz Schwarz, Josef Hötzl, etc.) als Bauherren von diversen Hotels in Bad Gleichenberg.

Auch an der Adriatischen Küste investierten meist Privatpersonen und in den Kurorten vorwiegend Kranken- und Versicherungsanstalten. Hauptinvestor in Opatija war die Südbahn-Eisenbahngesellschaft.

Die Anleger in Italien kamen in der Regel

20. században kezdődött meg a településen a turisztikai marketingtevékenység. A szigetet az első világháború a front közelsége ellenére szinte teljesen megkímélte, utána pedig az Olasz Királyságnak ítélték. Más helyszíneken a marketingtevékenység később kezdődött meg, és csak az 1960-as években vett igazán lendületet.

Tipikus hotelarculatról a Déli Vasút Társaság (Südbahngesellschaft) által a Semmeringen épített nagyméretű hotelépületek esetében beszélhetünk. Alfred Wildhack és Robert von Morpurgo báró itt valósították meg a „palotaszálló”, azaz a legmagasabb hotelkategória fényűző koncepcióját.

11. A szállodaépítések befektetői

A tavak mentén leginkább magánszemélyek, a gyógyhelyeken elsősorban biztosító és betegbiztosító intézetek fektettek be, az alpesi régiókban (téli és természetjáró turizmus) az idegenforgalmi szervezetek mellett pedig elsősorban alpesi egyesületek voltak a fő beruházók.

Bad Gleichenbergben túlnyomórészt magánszemélyek léptek fel befektetői szerepben, mint például Mathias Constantin von Wickenburg gróf, Christof Ohmeyer, J. C. von Pittoni lovag, J. von Lazarini báró, Anton von Suess, D'Orsay gróf, Hake-Flotow alezredes és Thurn und Taxis Imre herceg. Ugyancsak a befektetők közé tartozott természetesen a Gleichenbergi és Johannis-Ásványvízkút Részvénytársaság is. Mellettük néhány grazi vendéglőst (Anton Reitbauer, Franz Schwarz, Josef Hötzl, stb.) kell megemlíteni, mint különböző bad gleichenbergi hotelek építtetőit.

Az Adria-tenger partján is többnyire magánszemélyek fektettek be, a gyógyhelyeken pedig túlnyomórészt biztosító és betegbiztosító intézetek. Opatijában a Déli Vasút Társaság (Südbahngesellschaft) számított a

In quegli anni a Grado, che dipendeva amministrativamente da Gorizia, venne dotata dell'attuale diga con passeggiata lungomare e di un caratteristico porto interno: è a questo periodo a cavallo tra la fine del XIX e del XX secolo che dobbiamo far risalire l'avvio di una significativa attività di promozione turistica della località. Al termine della Prima Guerra Mondiale, l'isola, che nonostante la vicinanza alla linea del fronte fu in buona parte risparmiata dagli eventi bellici, entrò a far parte del Regno d'Italia. In altre località presenti in regione le attività di carattere promozionale possono dirsi più recenti e conobbero un grande impulso soltanto negli anni Sessanta del Novecento.

I grandi edifici alberghieri presenti lungo la linea ferroviaria austriaca meridionale, la Südbahn-Gesellschaft del Semmering, rappresentano invece un tipico esempio di hotel-immagine, cui Alfred Wildhack e il Barone Robert von Morpurgo si ispirarono per la realizzazione del Palace Hotel, il tipo più sfarzoso tra gli alberghi di lusso della zona.

11. Gli investitori nel settore alberghiero

Lungo le rive dei laghi i privati investirono particolarmente nella realizzazione di centri di cura e specialmente in complessi ospedalieri e istituti convenzionati con le assicurazioni; nelle regioni montane (in particolare riguardo il turismo invernale ed escursionistico), assieme alle associazioni turistiche, si svilupparono perlopiù strutture di associazioni e club alpini.

Nel caso di Bad Gleichenberg gli investitori erano prevalentemente soggetti singoli: fra questi ad esempio il conte Mathias Constantin von Wickenburg e Christof Ohmeyer, il cavaliere J.C. von Pittoni, il barone J. von Lazarini, Anton von Suess, conte D'Orsay, il tenente colonnello Hake-Flotow, il principe Emerich zu Thurn und Taxis. Naturalmente anche le società Gleichenberger e Johannisbrunnen Actien-Verein effettuarono investimenti. Inoltre i locandieri di Graz (fra i più noti Anton Reitbauer, Franz Schwarz, Josef Hötzl, eccetera) furono committenti della costruzione di vari hotel a Bad Gleichenberg.

Anche sulla costa adriatica i privati furono fra i principali investitori nella realizzazione

At the end of the First World War the island, which, despite its proximity to the front line, had mostly been spared from wartime events, was awarded to the Kingdom of Italy. At other locations marketing activities are much more recent, with more vigorous campaigns starting only in the 1960s.

The large hotel buildings on the Semmering Pass, built by the Southern Railway Company, can be considered as having a typical hotel image. It was there that Alfred Wildhack and Robert Freiherr von Murgurg achieved their conception of a Palace Hotel, the most luxurious form of the upper category of hotels.

lasthotel”), kao najluksuznijeg oblika visoke kategorije hotela.

11. Who invested in the construction of hotels?

Investors at the lakes were predominantly private individuals; at the health resorts, mainly medical and insurance institutions; in the Alpine regions (winter and hiking tourism), besides tourist associations, mostly Alpine associations.

In Bad Gleichenberg the investors were primarily individuals, such as Count Mathias Constantin von Wickenburg, along with Christof Ohmeyer, J.C. Ritter von Pittoni, J. Freiherr von Lazarini, Anton von Suess, the Counts D’Orsay, Lieutenant-Colonel Hake-Flotow, Emerich Prinz zu Thurn und Taxis. A further investor was, of course, the Gleichenberger und Johannisbrunnen Actien-Verein (Gleichenberg and Johanniswell public holding company). Some innkeepers from Graz (Anton Reitbauer, Franz Schwarz, Josef Hötzl, etc.) also had various hotels built in Bad Gleichenberg.

On the Adriatic coast, most of the investors were also private individuals, again with medical and insurance institutions investing in the health resorts. The main investor in Opatija was the Southern Railway Company.

11. Tko su bili investitori

Na jezerima investirale su uglavnom privatne osobe, u lječilištima uglavnom zdravstvena i osiguravajuća društva, a u alpskim područjima (zimski i planinarski turizam) turističke i alpske udruge.

U Bad Gleichenbergu investitori su uglavnom bili pojedinci, kao što su grof Mathias Constantin von Wickenburg i Christof Ohmeyer, J.C. Ritter von Pittoni, J. Freiherr von Lazarini, Anton von Suess, grof D’Orsay, pukovnik Hake-Flotow, Emerich Prince zu Thurn i Taxis. Jednako tako investiralo je akcijsko društvo „Gleichenberger und Johannisbrunnen Actien-Verein“. Osim njih investirali su i ugostitelji iz Graza (Anton Reitbauer, Franz Schwarz, Josef Hötzl itd.) i to u hotele.

Na jadranskoj obali su također uglavnom ulagale privatne osobe. U lječilišta su ulagala uglavnom zdravstvena i osiguravajuća društva. Glavni investitor u Opatiji bilo je društvo „Južnih željeznica“ (Südbahn).

Ulagачi u Italiji obično su bili iz privatnog sektora: u širenju masovnog turizma vidjeli su mogućnost potvrđivanja i ekonomske dobiti.



Friedrich von Schuler, builder of the Südbahnhotel (c) G. Kanhäuser



Seaside of Lignano, postcard, 1924 (c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro



Aerial view of the masterplan of Lignano Pineta called “the snail” (c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro

aus dem Privatbereich: Sie sahen im Ausbau des Massenbadetourismus eine Möglichkeit der Bestätigung und des wirtschaftlichen Gewinns. Auch die katholischen Verbände förderten mit der Gründung der ersten Meeres- und Bergkolonien für Kinder und Jugendliche die lokale wirtschaftliche Entwicklung des Tourismus. Diese Einrichtungen erlebten einen großen Aufschwung und wurden in ganz Italien sowie im Friaul und in Julisch Venetien während des Faschismus vermarktet. Die Meereskolonie in Lignano wurde zwischen 1934 und 1939 als Ergebnis eines von der „Opera Nazionale Balilla“ (ONB) ausgerufenen Wettbewerbs erbaut. Dabei handelt es sich um Gebäude im rationalistischen Stil, die eine Neuheit im Vergleich zur Vergangenheit darstellten, in einer Zeit als die vorherrschende Architektur sich an der historistischen Tradition orientierte. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam es auch zu einer Reihe von Kooperationen zwischen Krankenhäusern und privaten Strukturen im Bereich der helio-therapeutischen Aufenthalte.

12. Die „Überlebenschancen“ von historischen Hotelsiedlungen

Das große Potenzial, das den historischen Hotelbauten aus der Zeit des aufkommenden Tourismus innewohnt, wurde in vielen Bereichen erkannt und so schuf man beispielsweise in der Steiermark landesweit ein eigenes Vermarktungsmodell für diese Hoteltypen als sogenannte „Historikhotels“. Ein Modell zur Schaffung von Grundlagen dafür ist die in den Jahren 2007 bis 2009 vom Land Steiermark beauftragte Objekterhebung; Bauzustandsbewertung und Nutzungskonzepterstellung in Mariazell. Dabei wurde ein Modell für die touristische Nutzung historischer Objekte mit unterschiedlichen Besitzverhältnissen verfolgt. Ziel war auch die Qualitätssteigerung der historischen Gebäude. Beispiele sind u.a. die Hotels „Goldener Löwe“ und der „Schwarzer Adler“ am Hauptplatz in Mariazell. Weitere ähnliche Modelle findet man in der Region Steirische Eisenstraße.

legnagyobb építetőnek.

Olaszországban a beruházók rendszerint a magánszektorból érkeztek: a tömeges tengerparti idegenforgalom kiépítésében az üzleti nyereség lehetőségét látták. A katolikus szervezetek által alapított, gyermekeknek és fiataloknak szánt első tengeri és hegyi üdülőtelepek létrejötte is a helyi idegenforgalom gazdasági fejlődéséhez járult hozzá. Ezek a létesítmények jelentős fejlődésen mentek keresztül, majd pedig a fasizmus idején egész Olaszországban, így Friuliban és Venezia Giuliában is értékesítették őket a turisztikai piacon. 1934 és 1939 között Lignano tengerparti üdülőtelepet építettek az Opera Nazionale Balilla (ONB) által meghirdetett pályázat eredményeként. Racionalista stílusban emelt épületekről van szó, amelyek a múlthoz képest olyan időben hoztak újdonságot, amikor az uralkodó építészet a historizáló hagyományok felé fordult. A második világháború után kórházak és magánszervezetek között számos együttműködésre került sor a helioterápiás célú üdültetés területén.

12. A történelmi szállodaépületek „túlélési esélyei”

A történelmi szállodaépületek hatalmas potenciálra tettek szert az idegenforgalmi fellendülés időszakában, és ezt később sokan fel is ismerték. Így például Stájerországban, az egész tartományra kiterjedően egyedi értékesítési modellt dolgoztak ki az úgynevezett „történelmi szállodák” („Historikhotels”) elnevezésű szállodatípusokra. Az ehhez szükséges alapokat az épületek állapotértékelése és egy hasznosítási koncepció elkészítése mellett az az objektumfelmérés teremtette meg, amelyet Stájerország tartomány megbízása alapján 2007 és 2009 között Mariazellben végeztek el. A felmérés során a történelmi értékkel bíró, ugyanakkor eltérő tulajdoni háttérű épületek idegenforgalmi hasznosítására vonatkozó modellt követték, amelynek célja részben a történelmi értékű épületek szolgáltatási minőségének emelése is. Jó példa erre – többek között – a Mariazell

di centri di cura e specialmente in complessi ospedalieri e istituti a carattere assicurativo. L'investitore principale ad Abbazia in epoca asburgica divenne la Südbahn-Eisenbahngesellschaft.

Anche gli investitori dell'Italia provenivano solitamente dal settore privato: essi videro nell'espansione del turismo di massa una possibilità di affermazione e di profitto economico. Pure le associazioni cattoliche ebbero un ruolo nella promozione e nello sviluppo economico locale del turismo fondando le prime colonie marine e montane destinate a bambini e adolescenti.

Queste strutture conobbero un grande impulso e promozione in tutta Italia ed anche in Friuli e nella Venezia Giulia durante il fascismo. La Colonia marina di Lignano fu infatti realizzata tra il 1934 e il 1939 a seguito di un concorso bandito dall'Opera Nazionale Balilla (ONB): si tratta di un edificio di stile razionalista che rappresentava una novità rispetto al passato nel quale l'architettura prevalente era rimasta legata alla tradizione storicista. Nel secondo dopoguerra non mancarono inoltre degli episodi di collaborazione tra istituti ospedalieri e strutture private per la realizzazione di soggiorni in apposite strutture elioterapiche.

12. Le “possibilità di sopravvivenza” dei complessi alberghieri storici

Il grande potenziale insito negli edifici alberghieri storici edificati nell'era del turismo emergente è stato riconosciuto in molte aree; in Stiria, ad esempio, è stato creato su tutto il territorio regionale un modello di marketing proprio dedicato a questi tipi di hotel denominati “hotel storici”. Per gettare le basi di questo modello il Land della Stiria ha commissionato un'indagine, nel periodo compreso fra il 2007 e il 2009, destinato alla valutazione delle condizioni di costruzione e creazione del piano di utilizzo a Mariazell. È stato perseguito un modello per l'uso turistico di edifici storici con diverse condizioni di proprietà. L'obiettivo era anche quello di migliorare la qualità generale degli immobili storici. Gli esempi sono, tra gli altri, gli alberghi Goldener Löwe e Schwarzer Adler siti nella piazza principale di Mariazell. Altri modelli simili sono presenti nella regione della Steirische Eisenstraße, la Strada ferrata

Investors in Italy were usually drawn from the private sector: they saw an opportunity for recognition and economic benefit in the expansion of mass-bathing tourism. The Catholic associations also promoted the local economic development of tourism by founding the first seaside and mountain colonies for children and adolescents. These institutions boomed and were promoted all over Friuli and Venezia Giulia during the Fascist period. The seaside colony in Lignano was built between 1934 and 1939, as the result of a competition by the "Opera Nazionale Balilla" (ONB). It features buildings in the rationalist style, a novelty at a time when the prevailing architecture oriented itself towards the historic tradition. After the Second World War there were several co-operations between hospitals and private structures regarding stays for helio-therapy.

Katoličke udruge su također poticale lokalni gospodarski razvoj ulaganjem u morske i planinske kolonije za djecu i mladež. Ti su sadržaji doživjeli veliki uspjeh i prodavali su se, za vrijeme fašizma, diljem Italije, kao i u Furlaniji i Julijskoj krajini. Morska kolonija u Lignano izgrađena je između 1934. i 1939. godine kao rezultat natječaja kojeg je raspisala krovna režimska organizacija fašističke mladeži "Opera Nazionale Balilla" (ONB). To su građevine u racionalističkom stilu koje su novina u odnosu na prošlost kada je prevladavajuća arhitektura bila orijentirana na historicističku tradiciju.

Nakon Drugog svjetskog rata postojala je intenzivna suradnja između bolnica i privatnih struktura na području helio - terapeutskih boravaka.



Advertising postcard of Lignano, 1937.

(c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro

12. "Chances of survival" for historic hotel complexes

The huge potential inherent in historic hotel buildings from the time of the emergence of tourism has been recognised in many ways; for example, a particular state-wide marketing model was created for this type of hotel under the name "Historikhôtels". One model for the establishment of the respective foundations for such initiatives is the building survey commissioned by the State of Styria from 2007 to 2009: an assessment of the state of buildings and the generation of a utilisation concept in Mariazell. In the process, a model for the use of historic buildings for tourist purposes under various circumstances was pursued. One additional objective was to increase the quality of the historic buildings, examples being the Goldener Löwe and Schwarzer Adler hotels on Mariazell's main square. Similar models can be found in the region of the Styrian Iron Road.

12. "Mogućnosti opstanka" povijesnih hotelskih naselja

Veliki potencijal koji imaju povijesne hotelske građevine iz vremena nastanka turizma, prepoznat je u mnogim područjima pa je u Štajerskoj stvoren vlastiti marketinški model kao što je tzv. „Historikhôtels”. Probni model za stvaranje osnove za to je bilo vrednovanje hotelskih građevina koje je između 2007. i 2009. naručila pokrajina Štajerska i to na primjeru mjesta Mariazell. Pri tome se slijedio model koji je predviđao koncept korištenja za hotele u različitom vlasništvu. Cilj je bio i povećati kvalitetu povijesnih građevina. Primjeri su, među ostalim, hoteli "Goldener Löwe" i "Schwarzer Adler" na glavnom trgu u Mariazelli. I drugi slični modeli mogu se naći u regiji, kao što je „Štajerski put željeza" (Steirische Eisenstraße).

Gradski hoteli („Grand“ hoteli, gradski hoteli, hoteli uz željezničke stanice) u Mađarskoj



Mariazell, Grazerstrasse

(c) wikipedia.org



Sopron, Pannonia Med Hotel

(c) htourist.net

Die Stadthotels (Grand-Hotels, Stadt-Hotels, Bahnhof-Hotels) in Ungarn existieren zum Teil auch heute noch. Viele stehen aber leer, weil die Investoren lieber neue Hotelgebäudekomplexe bauen. Oft bewahrt man nur die Straßenfassade in seinem eigenen Format, dahinter wird ein neues Hotel zugebaut. Diese Umstrukturierung von Hotelfunktionen kann eine gute, fachliche Rekonstruktion ermöglichen (aus Grand-Hotel wurde in Sopron ein „Med-Hotel Pannonia Hotel“ mit Zahnarzt-Klinik und Gästezimmer für die Klienten).

In den Kurorten Ungarns sind heutzutage fast keine Hotelbauten im ursprünglichen Format erhalten. Ein Beispiel dafür ist Hévíz. Der Kurort in seiner heutigen Form mit Badebetrieb besteht mittlerweile seit über 200 Jahren. Im Jahr 1795 ließ Graf Feštetiács den Ort zum Heilbad ausbauen, indem er Badehäuser und Kureinrichtungen errichtete. Das Thermalbad wurde in den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts in Holzkonstruktion gebaut und zwischen 1964 bis 1968 „erneuert“. Im Jahr 1987 wurde es durch einen Brand schwer beschädigt. Zuletzt wurde die Holzkonstruktion im Jahr 2006 neu gebaut – teilweise mit „nostalgischen, romantischen Formen“. Ein Strand-Hotel aus dem 19. Jahrhundert wurde um 1990 fachgerecht erneuert, heute steht das Hotel völlig leer.

Die Überlebenschancen von historischen Hotelsiedlungen (z.B. Velden am Wörthersee) bestehen nur dann, wenn man die bestehende Bausubstanz an die heutigen Bedürfnisse des Gastes anpasst und entsprechend adaptiert. Vor allem am Wörthersee kann man nur durch ständige Modernisierungen das relativ hohe Preisniveau aufgrund des Bekanntheitsgrades rechtfertigen. Dabei wird aber immer versucht, diese „Retrostimmung“ zur Zeit der Hochblüte des Seentourismus aufrecht zu erhalten. Man stützt sich dabei immer noch auf die vielen Filmaufnahmen und Spielfilme, die rund um die Kärntner Seen gedreht wurden.

Zu diesem Thema kann Lignano auf die interessanteste Geschichte in der Region verweisen, da es seit den Fünfzigerjahren die führende Rolle als Sommerresort übernommen hat. Zwischen 1948 bis 1959 wurden die wichtigsten Hotels und Residenzen für die neue Urlaubsstadt errichtet. Zwischen 1960 bis 1969 hat der Badeort die Epoche des weitreichendsten Marketings erlebt, die

főterén álló Goldener Löwe (Arany oroszlán) és a Schwarzer Adler (Fekete sas) Szálló. További hasonló modelleket a Stájer Vasút (Steirische Eisenstraße) régióban találunk.

A városi hotelek (nagyszállók, városi hotelek, pályaudvari hotelek) Magyarországon részben még ma is üzemelnek. Sok ezek közül azonban üresen áll, mivel a befektetők inkább új szálloda-épületegyütteseket építenek. Eredeti formájában gyakran csak az utcai homlokzatot tartják meg, mögötte azonban egészen új épületet emelnek. A szállodafunkciók ilyen módon történő átcsoportosítása értékes, szakszerű épületrekonstrukciókat tesz lehetővé. (Sopronban például a nagyszállóból Pannonia Med-Hotel lett, fogászati klinikával és a pácienseket kiszolgáló vendégszobákkal.)

A magyarországi gyógyhelyeken ma már szinte nem is maradt fenn szállodaépület eredeti formájában. Jó példa erre Hévíz. A gyógyhely a mai formájában, gyógyfürdőként mintegy kétszáz éve működik. Festetics gróf 1795-ben fürdőházak és gyógyfürdőintézmények létesítésével a települést gyógyfürdővé fejlesztette. A termálfürdő a 19. század utolsó éveiben faszervezetű építményként jött létre, amely 1964 és 1968 között „megújult”. Az épületet 1987-ben tűzeset következtében súlyos kár érte. A faszervezetű építményt 2006-ban újjáépítették, részben „nosztalgikus, romantikus formában”. A 19. századi strandszállót 1990-ben szakszerűen felújították, ma azonban teljesen üresen áll.

Történelmi szállodaépületeknek (pl. Velden am Wörthersee) csak akkor marad túlélési esélyük, ha a meglévő épületet a mai kor vendégének igényeihez igazítják, és ennek megfelelően építik át. Különösen igaz ez a Wörthi-tóra, ahol a hely jó híre miatt relatív magas árszínvonal alakult ki, ezt a látogatók azonban csak állandó modernizáció mellett fogják elfogadni. Éppen ezért a térség idegenforgalmi szereplői folyamatosan arra törekednek, hogy a szezon csúcsidőszakában is fenntartható legyen a tópart „nosztalgikus hangulata”. Ehhez még mindig a karintiai tavak mentén forgatott filmeket és filmfelvételeket használják fel.

Ebből a szempontból Lignano története a legérdekesebb, hiszen az 1950-es évektől vezető szerepet tölt be a térség nyaralóhelyei között. 1948 és 1959 épültek a legfontosabb

della Stiria.

Gli hotel cittadini (Grand Hotel, alberghi in città, alberghi vicini alle stazioni ferroviarie) in Ungheria esistono e sopravvivono in parte anche oggi. Tuttavia molti sono vuoti in quanto gli investitori preferiscono costruire nuovi complessi alberghieri in aree libere. Spesso accade che si conservi solo la facciata che volge verso la strada, realizzando un nuovo complesso alberghiero sul retro. Questa ristrutturazione delle funzioni alberghiere può rendere possibile una buona riconversione sul piano professionale: è il caso del Grand Hotel di Sopron che è diventato oggi il “Med-Hotel Pannonia” con annessa clinica dentistica e camere di riposo per i clienti.

Nelle località termali dell’Ungheria oggi quasi nessun edificio alberghiero è rimasto nelle forme originali. Un esempio di questo mutamento è rappresentato dal caso di Hévíz, dove il centro benessere, nella sua forma attuale con bagni termali, è esistente da oltre 200 anni. Nel 1795 il conte Feštetiács fece ampliare le terme costruendo strutture per i bagni termali. Alla fine del XIX secolo gli stessi bagni vennero realizzati in legno e successivamente ristrutturati tra il 1964 ed il 1968, mentre nel 1987 furono gravemente danneggiati in seguito ad un incendio. La struttura in legno venne nuovamente ricostruita nel 2006, riprendendo forme nostalgicamente romantiche. Un altro hotel del XIX secolo, posizionato sull’area destinata a spiaggia, venne ristrutturato a regola d’arte nel 1990, ma oggi è completamente e desolatamente vuoto.

Le possibilità di sopravvivenza dei complessi alberghieri storici come ad esempio l’Hotel Velden sul Wörthersee dipendono da un positivo adattamento delle strutture esistenti alle odierne esigenze degli ospiti. Soprattutto sul Wörthersee solo una costante modernizzazione delle strutture giustifica il livello dei prezzi relativamente alto conseguente alla fama del luogo. Tuttavia si è sempre cercato di mantenere e perseguire il mantenimento di questa “atmosfera retrò” emersa al tempo della massima espansione del turismo lacustre, anche avvalendosi della realizzazione di numerosi film e lungometraggi girati sulle sponde dei laghi della Carinzia.

Rispetto a questo argomento Lignano ha rappresentato l’episodio più interessante in regione, assumendo il ruolo trainante di loca-

Some of the city hotels (Grand Hotels, City Hotels, Station Hotels) in Hungary still exist, although many of them stand empty, as investors often prefer to construct new hotel complexes. Frequently, the façade facing the street is the only thing to be preserved, with a new hotel being built behind it. This process of restructuring can lead to good, expert reconstructions (for example, the conversion in Sopron of the Grand Hotel into the Med-Hotel Pannonia Hotel, with a dental clinic and guest rooms for clients).

In Hungary's health resorts there are virtually no hotel buildings which have been preserved in their original form. One rare example is Hévíz, where today's health resort with bathing facilities has been in existence for more than 200 years. In 1795 Count Feštetić had the resort turned into a therapeutic bath, by constructing bath houses and curative institutions. The thermal bath was built as a wooden construction during the last years of the 19th century and renovated between 1964 and 1968; in 1987 it was severely damaged by fire. The wooden structure was most recently rebuilt in 2006 – partially with "nostalgic, romantic shapes". A beach hotel from the 19th century was expertly renovated around 1990, although today it stands completely empty.

The chance for a historic hotel complex to survive (as, for example, in Velden am Wörthersee) relies on the adaptation of the existing building stock to the needs of contemporary guests. In some cases, such as the Wörthersee, the relatively high tourist costs, which are due to the region's high profile, can only be justified through constant modernisations. At the same time, huge efforts are being made to maintain the "retro" atmosphere of the golden age of lake tourism, relying on the many film productions that were shot around the Carinthian lakes.

On that subject, Lignano can provide the region's most interesting story, as it has taken on the leading role as a summer resort since the fifties. The most important hotels and residences for the new holiday town were constructed between 1948 and 1959. Between 1960 and 1969 the bathing resort was marketed extensively, a period commemorated as the "run to the sea". The local tourist association was at that time constantly attempting to improve the quality of services.

djelom postoje i danas. Mnogi su prazni jer ulagači radije grade nove hotelske komplekse. Ako se obnavljaju investitori često zadrže uličnu fasadu u izvornom obliku, a iza nje je novi hotel. Takvo restrukturiranje hotelske funkcije može pružiti dobru, stručnu obnovu (od Grand hotela u Sopronu nastao je „Med-Hotel Pannonia Hotel” sa stomatološkom klinikom i sobama za klijente).

U Mađarskim lječilištima gotovo da više ne postoje hotelske građevine u izvornom obliku. Primjer za to je Hévíz. Lječilište s kupališnim postrojenjima postoji u sadašnjem obliku više od 200 godina. Godine 1795. grof Feštetić je mjesto pretvorio, izgradnjom kupališnih zgrada i pratećih sadržaja, u lječilište. Termalna kupelj je izgrađena u posljednjim godinama 19. stoljeća gradnjom iz drva i "obnovljena" je između 1964. i 1968. godine. U požaru 1987. g. je teško oštećena. Drvena konstrukcija je obnovljena 2006. godine, dijelom s "nostalgичnim, romantičarskim oblicima". Plažni hotel iz 19. stoljeća je stručno obnovljen oko 1990. godine, a danas je potpuno prazan.

Opstanak posljednjih povijesnih hotelskih naselja (npr. Velden na jezeru Wörthersee) je moguć samo ako se postojeće građevinske strukture prilagode današnjim potrebama gostiju. Pogotovo se, na jezeru Wörthersee, relativno visoka razina cijena, zbog njegovog glasa, jedino može opravdati stalnom modernizacijom. Ipak, uvijek se pokušava održati "retro atmosferu" iz vremena procvata turizma na jezerima. A kod toga se još uvijek oslanja na mnoge filmove snimljene oko koruških jezera.

Na tu temu Lignano može ukazati na najzanimljiviju povijest u regiji, budući da je od pedesetih godina preuzeo vodeću ulogu kao ljetna destinacija. Između 1948. i 1959. godine izgrađeni su najvažniji hoteli i rezidencije za novi grad za odmor. Između godine 1960. i 1969., morsko odmaralište je doživjelo najintenzivniji marketing, koji je ostao u sjećanju kao "napad na more". U to vrijeme lokalni turistički ured je težio stalnom poboljšanju kvalitete usluge.



Hévíz, bathhouse

(c) wikipedia.org



Velden am Wörthersee

(c) wikivoyage.org



The heliotherapeutic colony "Costanzo Ciano" in Lignano Particular, 1991

(c) Archivio fotografico ERPAC, Passariano



Marcello D'Olivo. Villa Spezzotti in Lignano Pineta (1955-1957)

(c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro

als „der Ansturm aufs Meer“ in Erinnerung geblieben ist. Der örtliche Fremdenverkehrsverein war zu jener Zeit um eine ständige Verbesserung der Dienstleistungsqualität bemüht.

13. Änderungen in der Bausubstanz

Die Änderungen der Bausubstanz, bedingt durch optimalere Ausnutzung des räumlichen Angebotes, erfolgten bei der Wörtherseearchitektur zum Großteil sehr sanft. Dachgeschoßausbauten sieht man von außen meist nur durch gefühlvoll aufgesetzte Gaupen oder Dachflächenfenster, die das Gesamterscheinungsbild des Gebäudes kaum bis gar nicht stören. Angebaute Wintergärten versuchte man an den Baustil anzupassen. Natürlich gibt es auch in Kärnten schlechte Beispiele für Zu- und Ausbauten an historischer Bausubstanz, jedoch halten sich diese Bausünden in Grenzen.

Anders verhält sich das Umbauverhalten in den Städten. Hier wurden zum Teil massive Eingriffe und Modernisierungen an der Bausubstanz und an den Fassaden vorgenommen, die heute nur mehr ein historisches Gebäude erahnen lassen. Als Beispiel sei hier das alte Parkhotel Pörtschach erwähnt. Erbaut 1894 vom Wiener Geschäftsmann und Porzellanfabrikanten Carl Ernst Wahliss, der mit der Gestaltung der Halbinsel Pörtschach (Hotel, Villen, Parkanlagen) zu den Pionieren des Tourismus am Wörthersee gehörte. Das Hotel überstand beide Weltkriege und wurde erst in den 1960iger-Jahren von Wiener Investoren abgerissen und das derzeitige Parkhotel errichtet (1963).

Wegen technischen und funktionellen Änderungen können die Erhaltungsarbeiten der alten Hotelbauten keinesfalls ausschließlich auf die Rekonstruktion der Fassaden beschränkt werden. Über das traditionelle Zubehör der alten Gebäude, über Türen, Geländer, zeitgenössische Wandmalereien, alte Inschriften und Bekleidung, Lampen, Kratzeisen und andere traditionelle Ausstattungsgegenstände muss man ein In-

hotelek és rezidenciák az új üdülővárosban. Nagyszabású turisztikai marketingtevékenység félmjelzte az 1960 és 1969 közötti időszakot, amelyet a fürdőhely emlékezete a „tolongás a tengerre” kifejezéssel őrzött meg. Akkoriban a helyi idegenforgalmi egyesület folyamatosan arra törekedett, hogy a szolgáltatások minősége javuljon.

13. Változtatások az épületállományban

A wörthi-tavi szállodaépületeken végrehajtott átalakítások, azaz a térbeli kínálat optimalizálása többnyire nagyon enyhe változásokat eredményezett az épületállományban. A tetőtér-beépítést kívülről általában csak a jó érzékkel elhelyezett fülkés padlásablakokon vagy a tetőzet síkjába épített ablakokon lehet észrevenni, amelyek azonban az épület összképén alig vagy egyáltalán nem rontanak. A hozzáépített télikerteket megpróbálták az adott épület építészeti stílusához igazítani. Természetesen Karintiában is található rossz példa történelmi épületállomány hozzá-, illetve átépítésére, ezek az „építészeti bűnök” azonban csak korlátozott mértékűeknek mondhatók.

A városokban az átépítés más jellegű volt: jelentős beavatkozások, modernizálások történtek az épületállományban és a homlokzatokon, amelyek mögött ma már csak sejtteni lehet az egykori történelmi épületet. Példaként a régi Parkhotel Pörtschach említhető. 1894-ben építette Carl Ernst Wahliss, bécsi porcelángyáros, üzletember, aki a Pörtschachi-félsziget beépítésével (hotel, villák, parkosítás) a wörthi-tavi turizmus úttörői közé tartozott. Miután a hotel mindkét világháborút átvészelte, az 1960-as években bécsi befektetők lebontották, és felépítették a jelenlegi parkhotelét (1963).

Műszaki és funkcionális változtatások miatt a régi hotelépületek megőrzése nem korlátozható csupán a homlokzat rekonstrukciójára. Leltárt kell felvenni a régi épületek hagyományos tartozékairól; ajtókról, korlátokról, kortárs falfestményekről, régi feliratokról és burkolatokról, lámpákról, öntöttvas sárkaporokról és egyéb hagyományos felszerelési tárgyokról. Ha szükséges, ezeket a tárgyakat gondosan le kell szerelni

lità estiva privilegiata di villeggiatura sin dagli anni Cinquanta. Dal 1948 al 1959 fu il periodo in cui vennero realizzate i più importanti alberghi e residenze per la nuova città delle vacanze. Il periodo compreso fra il 1960 e il 1969, di maggiore promozione della località balneare, venne invece denominato «La corsa al mare». La locale azienda autonoma di soggiorno da quel periodo è costantemente impegnata nel miglioramento della qualità dei servizi.

13. I cambiamenti nel patrimonio edilizio

In area carinziana i cambiamenti nel patrimonio edilizio, condizionati dall'uso ottimale degli spazi offerti, vennero apportati in maniera molto armonica nell'architettura del Wörthersee. Le estensioni dei solai, ad esempio, potevano essere visibili dall'esterno generalmente solo all'altezza dei lucernai o degli abbaini accuratamente posizionati, in modo da non contrastare con l'aspetto generale dell'edificio. Si tesse inoltre ad adattare i giardini d'inverno con lo stile architettonico degli edifici e degli annessi. Naturalmente anche in Carinzia vi sono cattivi esempi di aggiunte ed estensioni degli edifici storici, ma si tratta di casi piuttosto limitati.

L'approccio alla ristrutturazione nelle città è diverso. In esse sono stati effettuati in parte massicci interventi di modernizzazione del tessuto edilizio e delle facciate che oggi a malapena lasciano intravedere la storicità dell'edificio. Un esempio è il vecchio Parkhotel Pörtschach. Venne realizzato nel 1894 dall'imprenditore viennese e produttore di porcellana Carl Ernst Wahliss, che, con i prodotti di architettura e design realizzati sulla penisola di Pörtschach am Wörther See (hotel, ville, parchi) fu uno dei pionieri del turismo sul lungo lago Wörthersee. L'hotel è sopravvissuto ad entrambe le guerre mondiali e fu demolito da investitori viennesi negli anni Sessanta per realizzare l'attuale Parkhotel (1963).

A causa di cambiamenti tecnici e funzionali, i lavori di conservazione nei vecchi stabilimenti alberghieri non possono essere limitati esclusivamente alla ricostruzione delle facciate. Gli elementi tradizionali dei vecchi edifici quali porte, balaustre, decorazioni murali contemporanee, iscrizioni antiche e rivestimenti, lampade e altri oggetti devono essere oggetto d'inventario e, se necessario, accuratamente

13. Altering the building stock

Alterations to the Wörthersee Architecture building stock, attributable to the optimal use of available space, were typically executed with the utmost care. Attic extensions are usually visible from the outside only through carefully placed dormers or skylight windows, which have little or no effect on the overall appearance of the buildings. Efforts were made to harmonise winter gardens with the style of the buildings to which they were added. Of course, there are also bad examples of extensions and expansions to historic building stock to be found in Carinthia, but these architectural aberrations are very limited.

Reconstruction manners are quite different in the cities, where, in some cases, massive alterations to and modernisations of the building stock and façades have taken place, leaving only a vague impression of the former historic building. One example is the old Parkhotel in Pörtschach, built in 1894 by the Viennese businessman and porcelain manufacturer Carl Ernst Wahliss, who was amongst the pioneers of tourism at the Wörthersee, shaping the Pörtschach peninsula (hotels, villas, parks). The hotel survived both World Wars, but was torn down in the 1960s by Viennese investors, and replaced with the current Parkhotel in 1963.

Due to advances in technology and practice, preservation work in old hotel buildings cannot be limited solely to reconstructing the façades. The old buildings' traditional accessories, their inventory, has to be recorded, including all doors, railings, contemporary mural paintings, old inscriptions and linings, lamps, wire combs and other traditional equipment. Where necessary they have to be carefully demounted and stored. The principal aspiration should be the preservation of

13. Promjene povijesnih, građevinskih struktura

Promjene, uvjetovane optimalnijom uporabom postojećeg prostora, uglavnom su bile vrlo nježne na arhitekturi uz jezero Wörthersee. Prenamjena tavana u korisne sadržaje može se izvana vidjeti samo po nenametljivo postavljenim krovnim kućicama i prozorima, što ne šteti cjelokupnom izgledu zgrade. Prigrađeni zimski vrtovi pokušali su se prilagoditi arhitektonskom stilu. Naravno, Koruška također ima loše primjere dogradnje povijesnih građevina, ali ti su arhitektonski grijesi u granicama prihvatljivog.

U gradovima je situacija s rekonstrukcijama drugačija. Najčešće su provedene obimne intervencije i modernizacija građevinskih struktura i pročelja, koje danas samo daju naslutiti da se radi o povijesnoj građevini. Kao primjer, ovdje se spominje stari „Parkhotel Pörtschach“. Izgradio ga je 1894. godine bečki biznismen i proizvođač porculana Carl Ernst Wahliss, koji je, s projektom oblikovanja poluotoka Pörtschach (hotel, vile, parkovi), bio jedan od pionira turizma na jezeru Wörthersee. Hotel je preživio oba svjetska rata, a bečki investitori su ga srušili tek 1960-ih i izgrađen je današnji „Parkhotel“ (1963.).

Zbog tehničkih i funkcionalnih promjena, očuvanje starih hotelskih zgrada ne može se ograničiti samo na rekonstrukciju fasada. Prije rekonstrukcije povijesnih građevina potrebna je inventarizacija sve tradicionalne opreme: okova, ograda, oslika, starih natpisa i oplata, svjetiljaka, strugala i drugog. Ako je potrebno, oprema se mora pažljivo ukloniti i pohraniti. U osnovi treba nastojati ponovo ugraditi što više te opreme tijekom obnove zgrada. Povijesni arhitektonski elementi mogu oplemeniti, u smislu arhitekture, nove funkcije građevine. Karakteristični krovni pokrov i dimnjaci moraju biti obnovljeni, čak i ako su zgrade opremljene



Gianni Avon. The new Bathing establishment of Lignano (1955-1956)

(c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro



Pörtschach, Parkhotel, 1890 (c) wikipedia.org



Pörtschach, new Parkhotel (c) wikipedia.org



Bad Gleichenberg, Villa Gleichenberg

(c) G. Kanhäuser

ventar aufnehmen. Sie müssen gegebenenfalls sorgfältig abmontiert und aufbewahrt werden. Grundsätzlich sollte man danach streben, von diesen Requisiten des Hotelens im Laufe der Wiederherstellung der Gebäude so viel wie möglich zu erhalten. Die architektonischen Elemente sollten eine Aufwertung hinsichtlich der Architektur, von den historischen Aspekten und den neuen Funktionen und Bestimmungen erfahren.

Die charakteristische Dachhaut und die Schornsteine müssen restauriert werden, auch wenn die Gebäude mit moderner Heizung – eventuell auch mit Sonnenkollektoren – versehen werden. Letztere dürfen nur dort montiert werden, wo sie die Gesamtansicht des Gebäudes am wenigsten stören.

Bei der Renovierung der Fassaden ist generell der ursprüngliche Zustand ausschlaggebend. Was die Planung der äußeren Restaurierungen betrifft, ist die bauhistorische Dokumentation von größter Wichtigkeit. Bei der Verfertigung des Projektes kann man über die Farben der Fassaden im Allgemeinen noch nicht entscheiden, denn man muss die Ergebnisse der Untersuchung der Maueroberfläche abwarten und die Funde akzeptieren.

Allgemein betrachtet ist in Friaul auf die Wiederherstellung historischer Gebäude in Tourismusgebieten verzichtet worden. Die Zu- und Umbauten an den Gebäuden haben die ursprüngliche Struktur häufig radikal verändert, da sie nicht unter Denkmalschutz standen. Bei vielen Gelegenheiten hat der spekulative Charakter der Eingriffe die Oberhand behalten, sowohl um den wachsenden Anforderungen des Massentourismus gerecht zu werden, als auch, um die Hoteleinrichtungen einem elitären Kundenkreis anzupassen. Vor allem in den Badeorten haben viele historische Gebäude für die Erreichung dieser Ziele schwerwiegende strukturelle Veränderungen erlitten. Als Beispiele seien das Grand Hotel Astoria und das Hotel Fonzari in Grado genannt, zwei Gebäude, die traditionell mit dem ältesten Teil des Badeortes in Verbindung gebracht werden und die in den letzten Jahren Eingriffen unterzogen wurden, die die ursprüngliche architektonische Struktur erschüttert haben.

Erst in jüngster Zeit hat man in Lignano mit der Wiederherstellung und Pflege von Stadteinrichtungen aus den Dreißigerjahren sowie der ursprünglich von Bäumen gesäumten Alleen begonnen, die inzwischen als his-

és meg kell őrizni. Az épület helyreállítása során arra kell törekedni, hogy a szálloda életének ezek a fontos kellékei – lehetőség szerint – megőrizhetőek legyenek. Építészeti szempontból az egyes építészeti elemeknek nagyobb megbecsülést kellene kapniuk az épület történelmi vonatkozásainak, valamint az új rendeltetésnek és funkcióknak megfelelően.

A jellegzetes tetőburkolatot és a kéményeket fel kell újítani, akkor is, ha az épület – akár napkollektoros rendszerű – modern fűtést kap. Napkollektorokat a tetőnek csak azon a részén szabad felszerelni, ahol az épület összképét nem rontják.

Homlokzatfelújítás esetén általában az eredeti állapot a mérvadó. Ami a külső felújítások tervezését illeti, az építészettörténeti vonatkozású dokumentációk bírnak a legnagyobb jelentőséggel. A projekt elkészítése során a homlokzat színeiről még nem lehet döntést hozni, hiszen ahhoz előbb meg kell várni és el kell fogadni a falfelület vizsgálati eredményeit.

Általánosságban véve kijelenthető, hogy Friuli turisztikai jellegű területein nem állították helyre a történelmi épületeket – a műemlékvédelem hiánya miatt az épületek hozzá- és átépítése gyakran alapvetően megváltoztatta az eredeti épületszerkezetet. Az építészeti beavatkozások esetében számos alkalommal a spekulatív szándék dominált, vagy azért, hogy a tömegturizmus növekvő igényeinek meg tudjanak felelni, vagy pedig azért, hogy az adott szállodai létesítményt az elit vendégkör elvárásaihoz igazítsák. Mindekelőtt a fürdőhelyeken fordult elő, hogy számos épület a fentiek miatt kénytelen volt alapvető szerkezeti módosításokat elszervezni. Példaként említhető Grado legrégebbi részén álló két tradicionális szálloda, a Grand Hotel Astoria és a Hotel Fonzari, amelyeken az utóbbi években az eredeti építészeti struktúrát megszüntető átalakításokat hajtottak végre.

Lignano-ban csak nemrég kezdődött meg a város 1930-as évekből származó létesítményeinek és az eredetileg fákkal szegélyezett sétányoknak a helyreállítása és gondozása, amelyek azóta a település történelmi örökségének számítanak.

A történelmi épületek fejlesztése során gyakran megfigyelhető az a hiba, amelyet a gazdasági szempontok miatt bekövetkező „utólagos besűrűsödés” folyamata jelent.

rimossi e conservati. In linea di massima si dovrebbe cercare di conservare il maggior numero possibile di questi elementi architettonici e decorativi durante il restauro di una struttura alberghiera, per poi rivalutarli e riadattarli al contesto della nuova architettura, tenendo conto degli aspetti storici, delle nuove funzioni e soluzioni planimetriche adottate.

Le caratteristiche coperture del tetto e i camini devono essere restaurati, anche se gli edifici sono dotati di riscaldamento moderno oppure di pannelli solari. Questi ultimi possono essere installati solo dove incidono il meno possibile sull'aspetto generale dell'edificio.

Quando si restaurano le facciate, la condizione architettonica originale è in genere elemento da considerarsi fondamentale. Per quanto riguarda la pianificazione dei restauri esterni, la documentazione sulla storia degli edifici è di massima importanza. Quando si realizza un progetto di restauro, non è possibile decidere in generale i colori delle facciate, perché bisogna attendere invece i risultati dell'esame della superfici murarie e accettarne i risultati riguardanti colori e materiali originari.

In Friuli il restauro di edifici storici in aree turistiche è stato un aspetto generalmente poco considerato. Le modifiche, le integrazioni e le riconversioni degli edifici hanno spesso modificato radicalmente la struttura originaria degli immobili, in quanto non soggetta a tutela. In molte occasioni ha prevalso la natura speculativa degli interventi, sia per soddisfare le crescenti esigenze del turismo di massa sia per adattare le strutture alberghiere a una clientela d'élite. Soprattutto nelle località balneari, molti edifici storici hanno subito profondi cambiamenti strutturali per raggiungere questi obiettivi. Gli esempi includono il Grand Hotel Astoria e il Fonzari Hotel di Grado, due edifici tradizionalmente associati alla parte più antica della località balneare, sottoposti negli ultimi anni ad interventi che ne hanno sconvolto la struttura architettonica originaria. Più recentemente, Lignano ha avviato il restauro e la manutenzione dell'arredo urbano degli anni Trenta e dei viali alberati che ora sono considerati patrimonio storico consolidato della comunità.

Da un punto di vista economico un errore frequente da non sottovalutare nell'ulteriore sviluppo della struttura degli edifici storici è l'utilizzo delle superfici libere. In questo modo

as many of these requisites of hotel life as possible during the building's restoration. The architectural elements should be enhanced in relation to their design, historical aspects and new functionalities and purposes.

Distinctive roof cladding and chimneys need to be restored, in particular if the buildings are being equipped with contemporary heating or even solar collectors. The latter may only be installed where they least interfere with the buildings' overall appearance.

In general, the original state is determinative when renovating façades. With regard to the planning of exterior restorations, documentation relating to the history of the building is of the utmost importance. During the project's preparatory stage a decision about the colour of façade cannot generally be made, as the wall must first be examined and the findings be accepted.

Generally speaking, Friuli's tourist regions have abstained from the restoration of historic buildings, and the extensions and reconstructions of buildings have frequently radically changed the initial structure, since they were not under protection as monuments. In many instances the financial motivation for the alterations prevailed, aiming to cope with the increasing demands of mass tourism, while at the same time adapting the hotel facilities for an elite clientele. Particularly in the seaside resorts, many historic buildings have undergone substantial structural changes to meet these objectives. Examples include the Grand Hotel Astoria and the Hotel Fonzari in Grado, two buildings traditionally associated with the oldest part of the bathing resort which have, in recent years, been subject to alterations which have drastically affected their architectural structure.

In Lignano, it was only recently that restoration and preservation were adopted for the city's institutions and originally-tree-lined boulevards from the 1930s, which are now regarded as the community's historical heritage.

One mistake that can frequently be observed in the progressive development of historical structures is densification, which is understandable from an economic point of view. It describes a practice in which large historic buildings have had their integral open space taken away, and the parks, which provided the villas with their appeal, having been sub-

suvremenim grijanjem - možda i sunčanim kolektorima. Potonji se mogu instalirati samo tamo gdje najmanje ometaju cjelokupni izgled zgrade.

Pri renoviranju pročelja izvorni izgled je općenito odlučujući. Što se tiče restauriranja pročelja, graditeljska, povijesna dokumentacija je od najveće važnosti. Kod izrade projekta obnove ne može se odlučiti o bojama pročelja, već je potrebno pričekati rezultate istraživanja bojenih slojeva zidova i prihvatiti zaključke.

Općenito, restauriranje povijesnih građevina nije provedeno u turističkim područjima Furlanije. Dogradnje i pregradnje građevina često su radikalno mijenjale izvornu strukturu, jer nisu bile zaštićene kao kulturna dobra. U mnogim slučajevima intervencije su bile dvojbene, a cilj je bio zadovoljiti rastuće zahtjeve masovnog turizma i prilagoditi hotelske sadržaje elitnoj klijenteli. Posebno u primorskim mjestima, mnoge su povijesne građevine pretrpjele ozbiljne strukturne promjene kako bi se postigli ti ciljevi. Primjer za to su „Grand Hotel Astoria“ i hotel „Fonzari“ u Gradu, dvije zgrade koje su tradicionalno povezane s najstarijim dijelom naselja, te su izložene, u posljednjih nekoliko godina, intervencijama koje su im uništile izvorne arhitektonske karakteristike.

Tek nedavno je u Lignano započela obnova i održavanje gradskih struktura iz tridesetih godina i drvoreda u alejama, koje se sada smatra dijelom povijesnog naslijeđa zajednice.

Često se uočavaju greške pri daljnjem razvoju povijesne građevinske strukture zbog „zgušnjavanja“ izgradnje, uvjetovane ekonomskim razlozima. Pri tome se velike povijesne građevine lišavaju potrebnog slobodnog prostora i parkova, koji vilama daju odgovarajući izgled. Time povijesne zgrade gube svoj samostalni karakter.

Uz „zgušnjavanje“ prostora oko povijesnih hotela i vila često se primjećuje da se one nadograđuju, a ti dodatni katovi dovode do gubitka izvornih proporcija.

Taj problem zahtijeva vrlo osjetljivo i pažljivo planiranje i projektiranje kako bi se zadovoljile potrebe za dodatnim prostorom s jedne strane, a opet da te intervencije ne ometaju osjetljivi arhitektonski izričaj postojećih zgrada.



Villa Gleichenberg, roof floor (c) G. Kanhäuser



Grado, Hotel Astoria (c) hotelastoria.it



Grado, Grandhotel Astoria (c) 12-travel.at

torisches Erbe der Gemeinschaft betrachtet werden.

Ein oftmals zu beobachtender Fehler in der Weiterentwicklung der historischen Bebauungsstruktur ist die aus ökonomischen Gesichtspunkten herleitbare „Nachverdichtung“. Dabei wird den großvolumigen historischen Gebäuden der notwendige Freiraum genommen und Parklandschaften, die den Villen eine entsprechende Wirkung verleihen, werden durch Zubauten oder Neubauten empfindlich verkleinert oder gänzlich zerstört, wodurch die Gebäude den solitären Charakter verlieren.

Neben der Nachverdichtung durch klassische Zu- oder Neubauten ist oft auch zu beobachten, dass historische Villen oder Hotelbauten in vertikaler Richtung zugebaut und zusätzliche Geschoße auf den Baukörper aufgesetzt werden. Der nachteilige Effekt ist meist der Verlust an Proportion des historischen Gebäudes.

Es bedarf einer sehr sensiblen und rücksichtsvollen Planung, um einerseits dem Bedarf an mehr Volumen gerecht zu werden und dennoch die empfindliche Architektursprache der Bestandsbauten nicht zu stören.

14. Erhalten von Tourismussiedlungen

Hat man in den Sechziger- und Siebzigerjahren viel an alter Bausubstanz durch moderne Architektur ersetzt, so kann man heute für Kärnten sagen, dass man im Lande wieder stolz ist auf die für die Kärntner Seeregionen typische Architektur. Viele Seenvillen rund um die Kärntner Seen stehen unter Denkmalschutz. Der sehr engagierte Architekt Heimo Kramer hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Wörthersee-Architektur zu bearbeiten. Seine Intentionen sind auf einer eigenen Website (www.woerthersee-architektur.at) nachzulesen.

Einige ältere Hotelbauten, z.B. die Postkutschenstation in Gönyű b. Donau (1770) oder das Gellért Hotel in Budapest (1911-1918) stehen unter Zentralkdenkmalschutz. Manche andere sind durch die Kommunen zu sogenanntem Lokalwert – „helyi védelem“ – erklärt. Die fachliche Erhaltung und Rekonstruktion von historischen Hotelbauten ist in Ungarn in den meisten Fällen nicht gesichert.

Ennek során a nagy kiterjedésű történelmi épületeket megfosztják a körülöttük lévő szabad tértől, valamint a villákat a jellegzetességüket adó parkoktól, amelyek a hozzáépítések vagy új épületek felépítése révén jelentős mértékben leszűkülnek vagy teljesen meg is szűnnek, és ezáltal az épületek végül szoliter jellegüket is elveszítik. A hozzáépítés vagy új épület felépítése révén bekövetkező „utólagos besűrűsödés” folyamata mellett még az is megfigyelhető, hogy a történelmi villákra vagy hotelépületekre függőlegesen hozzáépítenek, azaz az épülettekre további emeleteket építenek rá. Mindez gyakran azzal a hátrányos következménnyel jár, hogy a történelmi épület elveszíti arányait.

Érzékeny és figyelmes tervezésre van ahhoz szükség, hogy az épület úgy tudjon megfelelni az egyre nagyobb volumenű igényeknek, hogy eközben a kifinomult építészeti kifejezőmód ne sérüljön.

14. Idegenforgalmi épületek megőrzése

Annak ellenére, hogy Karintiában az 1960–1970-es években sok régi épület helyére modern került, ma már elmondható, hogy a tartomány ismét büszke a karintiai tavak vidékének jellegzetes építészetére. A karintiai tavak körül sok tóparti villa műemléki védelem alá került. Az elkötelezett építész, Heimo Kramer a fejébe vette, hogy feldolgozza a Wörthi-tó építészét. Törekvéseiről a saját honlapján olvashatunk (www.woerthersee-architektur.at).

Néhány régebbi hotelépület, mint például a Duna menti Gönyű postakocsi állomása (1770) vagy a budapesti Gellért Szálló (1911–1918) országos műemléki védelem alatt áll. Más épületek viszont az önkormányzat révén helyi építészeti értéként helyi védeltséget élveznek. Magyarországon a történelmi hotelépületek szakszerű megőrzése és helyreállítása a legtöbb esetben nem biztosított.

A biztos szakmai tervezés fontos előfeltételének kellene lennie, hogy a ho-

i grandi edifici storici vengono privati degli spazi verdi funzionali e necessari: per quanto riguarda i parchi, che conferivano alle ville un valore paesaggistico rilevante nel contesto in cui erano inseriti, essi vengono spesso considerevolmente ridotti o completamente distrutti dagli ampliamenti o dalle nuove costruzioni, con la conseguente perdita delle caratteristiche originarie dell'edificio stesso.

Oltre all'utilizzo delle superfici libere legato ad ampliamenti o a nuove costruzioni, si osserva spesso che le ville storiche o gli stabilimenti alberghieri adottano uno sviluppo verticale con l'aggiunta di altri piani al corpo originario dell'edificio. L'effetto negativo è solitamente la perdita delle proporzioni originarie dell'edificio storico.

Diventa necessaria quindi una pianificazione molto attenta e sensibile degli interventi, al fine di soddisfare l'esigenza di maggiori volumi senza alterare il linguaggio architettonico degli edifici esistenti.

14. La conservazione dei complessi residenziali turistici

Durante gli anni Sessanta e Settanta del Novecento gran parte degli edifici costruiti precedentemente fu sostituito dalle moderne architetture, mentre oggi la Carinzia tende a celebrare nuovamente l'architettura tipica delle sue regioni lacustri. Molte ville situate nei pressi dei laghi carinziani sono tutelate come monumenti storici. L'architetto Heimo Kramer ha lavorato a lungo e scrupolosamente sull'architettura del Wörthersee. Le sue intenzioni progettuali si possono leggere su di uno specifico sito web (www.woerthersee-architektur.at).

In Ungheria alcuni vecchi edifici alberghieri, ad esempio la stazione delle corriere di Gönyű (1770) o l'Hotel Gellért a Budapest (1911-1918) sono tra i principali monumenti storici tutelati nel paese. Altri sono indicati dai comuni come aventi «valore locale» (helyi védelem). Nella maggior parte dei casi la conservazione e la ricostruzione filologica e professionale degli edifici storici alberghieri

stantially reduced or completely destroyed by extensions or new structures, depriving the buildings of their solitary character.

Besides densification through typical extensions or new buildings, historic villas or hotel buildings have also frequently been extended vertically, with additional storeys being added to the structure. The lasting effect of this is usually that the historic buildings appear out of proportion.

Planning needs to be perceptive and considerate in order to combine the need for more capacity with not disrupting the sensitive architectural language of the existing buildings.



Pörschach am Wörthersee, historical and modern architecture

(c) J. Schwertner

14. Preservation of tourist settlements

While in the 1960s and 1970s a large amount of old building stock was replaced by modern architecture, the state of Carinthia today once again prides itself on the architecture that is typical of its lake regions. Many lake villas around the Carinthian lakes are under protection as monuments. Heimo Kramer, a very committed architect, has made it his task to document Wörthersee Architecture; his efforts can be seen on the relevant website (www.woerthersee-architektur.at).

Some older hotel buildings, such as the Postkutschenstation in Gönyű (1770) or the Gellért Hotel in Budapest (1911-1918) are under state protection as monuments, others have been declared by local authorities to have so-called local value – helyi védelem (lit. “local appeal”). The specialist preservation and reconstruction of historic hotel buildings is mostly not guaranteed in Hungary.

An important prerequisite for safe and professional planning is to have the documentation

14. Očuvanje turističkih naselja

U šezdesetim i sedamdesetim godinama dvadesetog stoljeća puno je starih zgrada zamijenjeno modernom arhitekturom. Nasuprot tome, danas se može reći za Korušku da je opet ponosna na povijesnu arhitekturu, tipičnu za koruška jezera. Mnoge vile oko koruških jezera danas su proglašene kulturnim dobrima. Vrlo angažirani arhitekt Heimo Kramer dao si je u zadatak obraditi arhitekturu oko jezera Wörthersee. Njegova nastojanja mogu se vidjeti na vlastitoj web stranici (www.woerthersee-architektur.at).

Neke starije hotelske zgrade, npr. „Postaja za poštanske kočije“ u Gönyű na Dunavu (1770.) ili hotel „Gellért“ u Budimpešti (1911. – 1918.) zaštićene su kao kulturna dobra. Neke građevine su zaštićene na razini općina kao lokalne vrijednosti. Stručno očuvanje i rekonstrukcija povijesnih hotelskih zgrada u Mađarskoj nije osigurano u većini slučajeva. Važan preduvjet za stručno projektiranje obnove je odgovarajuća dokumentacija o



Pörschach am Wörthersee, Villa Eugenie

(c) J. Schwertner



Budapest, Hotel Gellert

(c) wikipedia.org

Eine wichtige Vorbedingung zu sicherer und fachlicher Planung wäre, dass man über eine entsprechende Dokumentation der Baugeschichte von Hotelbauten verfügen würde. Man müsste über das Grundstück, über die Entstehung des Hauses sowie über ehemalige Bauherren und einstige Mieter des Hauses so viel wie möglich wissen. Es wäre ebenso erforderlich, über Umänderungen, Zubauten und Demolierungen des betreffenden Gebäudes Kenntnisse zu erlangen, um auch Veränderungen auswerten zu können. Gewisse Daten könnte man eventuell in den Lokalarhiven finden. Die Ausfertigung einer fachgemäßen Dokumentation ist im Falle jedes einzelnen Hotelbaues unerlässlich, wobei diese entweder über archivierte Planunterlagen oder über eine fundierte Bauforschung an Ort und Stelle erfolgen muss.

Bei der Grundkonzeption der Erneuerung und Modernisierung von Hotelbauten soll man vor allem von den ursprünglichen Eigenschaften des Gebäudes ausgehen. Die Verfertigung einer fachgemäßen Dokumentation ist im Falle jedes einzelnen Hotelbaues unerlässlich, unabhängig davon, ob das Gebäude unter Denkmalschutz, Lokaldenkmalschutz oder Ortsbildschutz steht oder nicht. Die Baugeschichtsforschung ist ein grundlegend wichtiges Verfahren auch im Falle von Restaurierungen von gebliebenen Hotelensembles, die sachgemäße, schnelle und wirtschaftliche Vorbereitung der Gebäude oder Gebäudegruppen folglich ein wichtiger Teil der Planungs- und Ausführungstätigkeit.

Der größte Teil der wertvollen historischen Tourismusarchitektur Kroatiens ist als einzigartiges Kulturgut denkmalgeschützt oder zumindest als Teil einer geschützten kulturhistorischen Einheit. Obwohl die historische, touristische Architektur Kroatiens kontinuierlich in seiner Funktion war, erfüllt sie die gegenwärtigen Standards im Tourismus nicht. Verlangte Veränderungen stehen meistens in Konflikt mit ihrer Authentizität. Glücklicherweise gibt es Beispiele, die zeigen, dass der gute Kompromiss eine zufriedenstellende Lösung ermöglicht.

Für die Erhaltung der ältesten Tourismuseinrichtungen haben sich in Italien in jüngster Zeit spontane Bürgerinitiativen und Gremien gebildet, mit dem Ziel, die Kenntnisse über die historischen Siedlungen zu verbessern und diese aufzuwerten und zu erhalten (ins-

telépületek megfelelő építéstörténeti dokumentációja rendelkezésre álljon. Minden lehetséges ismeretet meg kellene szerezni az ingatlanról, az épület létrejöttéről, valamint az építetőről és az egykori bérlőkről. Az érintett épület kapcsán szükséges lenne továbbá az átalakításokról, hozzáépítésekről és bontásokról is információt szerezni, annak érdekében, hogy az egyes módosításokat ki lehessen értékelni. Elképzelhető, hogy bizonyos adatok a helyi levéltárakban lelhetők fel. Szakszerű dokumentáció elkészítése minden egyes hotelépület esetében elengedhetetlen, amely vagy archivált tervdokumentációk vagy alapos helyszíni épületkutatás alapján történhet meg.

A szállodaépületek megújítására és modernizációjára irányuló alapkoncepcióban mindezekelőtt az épület eredeti jellemzőiből kell kiindulni. Szakszerű dokumentáció elkészítése minden egyes hotelépület esetében elengedhetetlen, függetlenül attól, hogy az épület műemléki védelem, helyi védelem vagy városképi védelem alatt áll. Az épülettörténeti kutatás alapvető fontossággal bír meglévő hotelépület-együttesek restaurálása esetén is, mivel az épületek vagy épületcsoportok szakszerű, gyors és gazdaságos előkészítése a tervezési és kivitelezési munkálatok fontos részét képezi.

Horvátország történelmi értékű idegenforgalmi építészetének legnagyobb része – mint egyedülálló kultúrkinccs – műemléki védelem alatt áll vagy legalábbis egy védelem alatt álló kultúrtörténeti egység részét képezi. Annak ellenére, hogy Horvátország történelmi értékkel bíró idegenforgalmi építésze folyamatosan használatban volt, a turizmus jelenkori igényeinek megfelelő színvonalat mégsem tudja teljesíteni. A megkövetelt változtatások ugyanakkor gyakran nincsenek tekintettel az eredeti állapotra. Szerencsére vannak olyan példák, amelyek azt igazolják, hogy jó kompromisszumok révén megnyugtató megoldásokat lehet találni.

Olaszországban az utóbbi időben a legrégebbi turisztikai létesítmények megőrzése érdekében spontán polgári kezdeményezések és testületek alakultak, azzal a céllal, hogy bővüljenek a történelmi településekre vonatkozó ismeretek, majd ezeket értékeljék fel és őrizzék meg (különösen Gradóban és Lignóban). Az utóbbi években mindenképp a Do.Co.Mo.Mo mozgalom (documenta-

non è assicurata.

Un importante requisito per una pianificazione degli interventi seria e professionale è legata alla presenza di una documentazione corrispondente alla storia della costruzione degli edifici alberghieri, con il maggior numero possibile di informazioni sul terreno, sullo sviluppo della struttura, sugli ex committenti e gli ex inquilini. Sarebbe anche necessario acquisire conoscenze su modifiche, aggiunte e demolizioni dell'edificio interessato per poterne valutare i cambiamenti. Alcuni dati sono reperibili negli archivi storici locali. La preparazione di una documentazione storica di carattere professionale è indispensabile per ogni singola struttura alberghiera, in base ai documenti di pianificazione d'archivio o delineata sulla base di un'approfondita ricerca in loco.

Il concetto di base di rinnovamento e ammodernamento delle strutture alberghiere dovrebbe basarsi principalmente sulle caratteristiche originali dell'edificio. La preparazione di una documentazione storica professionale è indispensabile nel caso di ogni singolo edificio alberghiero, indipendentemente dal fatto che la costruzione sia tutelata come monumento storico, monumento locale o luogo protetto da disposizioni locali. La ricerca storica è un processo di fondamentale importanza anche in caso di restauro dei complessi alberghieri rimasti superstiti, per la riparazione adeguata, rapida ed economica di edifici o gruppi di edifici ed è quindi una parte importante dell'attività di pianificazione progettuale e della successiva esecuzione degli interventi.

La maggior parte della preziosa architettura turistica storica della Croazia è protetta come patrimonio culturale unico o almeno come parte di un'unità storico-culturale protetta. Sebbene l'architettura storica e turistica della Croazia abbia sempre svolto questa funzione in passato, in genere non soddisfa gli standard turistici attuali. I cambiamenti desiderati dai committenti sono in genere in conflitto con il mantenimento dell'autenticità degli edifici. Fortunatamente, alcuni validi esempi dimostrano che il buon compromesso consente soluzioni soddisfacenti.

Per la conservazione degli ambiti turistici più antichi sono recentemente formati in Italia gruppi e comitati spontanei di cittadini, con l'obiettivo di migliorare la conoscenza degli insediamenti storici, proporre la loro valorizzazione e conservazione (in particolare a

relating to the hotel building's structural history. It is necessary to know as much as possible about its premises and development, as well as about its former owners and tenants. It is further essential to know about any modifications, expansions and demolitions, to be able to process those changes. It is possible to obtain certain data from local archives. The issuing of professional documentation is essential for any hotel building, and it has to be obtained either from archived planning documents or from a thorough on-site examination of the building.

When planning the renovation and modernisation of hotel buildings, the basis should always be the building's initial characteristics. Professional documentation has to be created in every case, regardless of whether the building is under any kind of protection as a monument or not. Researching a building's structural history is also of fundamental importance for the restoration of remaining hotel ensembles. Therefore, the appropriate, quick and economical preparation of documentation for a building or a group of buildings is an important part of the planning and execution of alterations.

The majority of Croatia's precious, historic tourist architecture is protected as a unique cultural asset, or at least as being part of a historico-cultural entity. Although Croatia's historic tourist architecture has continuously served its purpose, it does not meet contemporary tourist standards. Requested changes are mostly in conflict with the buildings' authenticity. Fortunately there are some examples which show that compromise can lead to a satisfactory solution.

In recent years spontaneous local initiatives and committees have formed in Italy to preserve the oldest tourist facilities. Their aim is to improve general knowledge of historic settlements, enhance their status and preserve them (particularly in Grado and Lignano). In particular, the Do.Co.Mo.Mo (International Committee for Documentation and Conservation of Buildings, Sites and Neighbourhoods of the Modern Movement) branch in Friuli-Venezia Giulia has, in recent years, advocated the restoration of the thermal centre in Grado, consisting of the saltwater thermal bath and the Palace of the Congress (Palazzo dei Congressi). They were designed by leading architects, such as Gianni Avon and

povijesti izgradnje hotelskih zgrada, s graditeljskog aspekta. Nužno je znati što je više moguće o parceli, o izgradnji građevine, kao i bivšim graditeljima i korisnicima. Također je potrebno prikupiti podatke o adaptacijama, dogradnjama i rušenjima zgrade, kako bi mogli procijeniti njihov utjecaj na sadašnje stanje. Određeni podaci mogu se naći u lokalnim arhivima. Izrada primjerene dokumentacije je neizbježna, a može se temeljiti na arhivskim podacima ili na informacijama prikupljenima istraživanjima na samoj građevini.

Osnovni koncept obnove i modernizacije hotelskih zgrada treba se temeljiti prije svega na izvornim karakteristikama zgrade. Priprema stručne dokumentacije neophodna je za svaku pojedinu hotelsku zgradu, bez obzira na to je li zgrada zaštićena na bilo kojem nivou ili ne. Istraživanje građevinske povijesti bitno je i u slučaju obnove preostalih hotelskih ansambala, jer se time stvara preduvjet za pravilnu, brzu i ekonomičnu izvedbu.

Većina vrijedne povijesne turističke arhitekture u Hrvatskoj je zaštićena kulturna baština i to kao pojedinačna kulturna dobra ili barem kao dio zaštićene kulturno-povijesne cjeline. Iako je povijesna, turistička arhitektura u Hrvatskoj kontinuirano bila u funkciji, ona ne zadovoljava trenutne standarde u turizmu. Željene izmjene obično su u sukobu s njihovom autentičnošću. Srećom, postoje primjeri koji pokazuju da dobar kompromis omogućava zadovoljavajuće rješenje.

Za očuvanje najstarijih turističkih objekata, u Italiji su nedavno osnovane spontane građanske inicijative i tijela s ciljem poboljšanja i unapređenja poznavanja povijesnih naselja (posebno u Gradu i Lignano). Pogotovo se „Do.Co.Mo.Mo“ - ispostava za Furlaniju – Julijsku krajinu (documentation and conservation of buildings, sites and neighbourhoods of the modern movement - dokumentacija i očuvanje zgrada, mjesta i naselja moderne) zauzela u posljednjih nekoliko godina za obnovu i poboljšanje termalnog centra u Gradu, koji se sastoji od morskih termi i kongresne palače (Palazzo dei Congressi). Projektirali su ih vodeći arhitekti kao Gianni Avon i Marco Zanuso i prijetilo im je rušenje. Ovi primjeri potvrđuju sve veću brigu građana za rehabilitaciju povijesnih građevina, također u području turizma. Knjižnica u Lignano godinama je igrala vodeću ulogu u raspravi o



Aldo Bernardis. Villa Alberto Sordi in Lignano Pineta (1958-1959)

(c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro



Varazdinske Toplice, Joseph Bath



Split, hotel Split

(c) G. Kanhäuser



The city centre of Lignano in an old postcard

(c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro

besondere in Grado und Lignano). Vor allem der Do.Co.Mo.Mo -Ableger des Friaul-Julisch Venetien (documentation and conservation of buildings, sites and neighbourhoods of the modern movement) hat sich in den letzten Jahren für die Sanierung und die Aufwertung des Thermalzentrums in Grado eingesetzt, das aus den Meeresthermen und dem Kongresspalast (Palazzo dei Congressi) besteht. Diese sind von führenden Architekten wie Gianni Avon und Marco Zanuso entworfen worden und waren vom Abriss bedroht. Diese Beispiele bestätigen die wachsende Aufmerksamkeit der Bürger bezüglich des Themas der Sanierung historischer Gebäude, auch im Bereich des Tourismus. Die Bibliothek Lignano spielt seit Jahren eine führende Rolle in der Debatte um die Aufwertung der Tourismusstrukturen mit Treffen, Diskussionen und Forschungsprogrammen zu diesen Themen. Die aktuellen Aussichten verweisen auf einen nachhaltigen Erlebnis- und Kulturtourismus, der sich um einen respektvollen Umgang mit den Orten und Ökosystemen aufgrund deren Fragilität (Lagune von Grado, Meeresspinnenwald von Lignano, Berggebiete in Karnien und Piancavallo) bemüht. Ein Tourismus also, bestehend aus Netzwerken und Orten, der die Angebote eben dieser nutzt und weniger beeinträchtigt. Mit dieser Prämisse besteht eines der Ziele für die Zukunft darin, neue touristische Routen zu identifizieren, die auf verstärkte Weise eine Verbesserung des typischen Landschaftserbes der kleinen Dörfer und Städte mit sich bringen. Ein neuer Tourismus, der aus Erlebnissen in authentischen Gemeinden besteht. Einige wertvolle Ergebnisse sollten unterstrichen werden, die im Rahmen des Programms "Ziel 2" dank der Beteiligung örtlicher Behörden erzielt wurden, und zwar durch die Umsetzung öffentlicher Maßnahmen zur Verbesserung, zum Erhalt und der Wiederherstellung traditioneller ländlicher Dörfer, in Synergie mit der Durchführung privater Projekte der Gebäudesanierung, die es möglich gemacht haben, das kulturelle, touristische und gastronomische Angebot der am stärksten benachteiligten Gebiete zu verbessern.

Die Projekte im Rahmen von "Ziel 2 - 2000/2006" stellen in Friaul-Julisch Venetien sicherlich eine Möglichkeit zur Sanierung verlassener Gebäude vor allem im Berggebiet auch für Tourismuszwecke dar. Mit den durch das Programm bereitgestellten EU-Mitteln war es möglich, an der Verbesserung der

tion and conservation of buildings, sites and neighbourhoods of the modern movement) Friuli-Venezia Giulia-beli regionális szekciója szállt síkra a gradói termálközpont felújítása és minőségi bővítése mellett, amely a tengeri termálfürdőből és a kongresszusi palotából (Palazzo dei Congressi) áll. Ezeket az épületeket olyan jelentős építészek tervezték, mint Gianni Avon és Marco Zanuso, mégis a lebontás fenyegette őket. Ezek a példák is azt igazolják, hogy a polgárok – az idegenforgalom terén is – egyre nagyobb figyelmet tanúsítanak a történelmi épületek felújítása iránt. Találkozók, vitafórumok és kutatási programok megszervezésével a Lignanói Könyvtárnak évek óta vezető szerepe van az idegenforgalom struktúráinak minőségi bővítését célzó párbeszéd folyamatában.

A jelenlegi kilátások alapján az élmény- és kulturális turizmus várhatóan tartósan fennmarad, és az adott helyszínek és ökoszisztémák (a gradói lagúna, Lignano tengerparti píneardői, Carnia és Piancavallo hegyi területei) sérülékenysége figyelembe véve ezek felelősségteljes igénybevételére törekszik. Tehát a hálózatokra és az adott helyszínekre építő olyan idegenforgalom, amely éppen e szereplők ajánlatait hasznosítja, és nem pedig akadályozza. Ebből kiindulva tehát a jövő egyik célja az, hogy olyan új turisztikai útvonalak kerüljenek azonosításra, amelyek a kis falvak és városok jellegzetes táji örökségének minőségi megerősítését eredményezik. Olyan új idegenforgalom jöjjön létre, amely autentikus helyi közösségek körében megszerezhető élményekből áll. Meg kell említeni a program „2. célkitűzésének” keretén belül, a helyi hatóságok részvételének köszönhetően elért néhány értékes eredményt; amelyeket a hagyományos vidéki falvak minőségi megerősítését, megőrzését és helyreállítását célzó állami intézkedések megvalósításával érték el, és amelyek összhangban álltak olyan magánkezdeményezésű épületfelújítási projektekkel, amelyek lehetővé tették, hogy a leghátrányosabb helyzetű területek növeljék kulturális, turisztikai és gasztronómiai kínálatukat.

A „2000/2006-os időszakra vonatkozó program 2. célkitűzésének” keretén belül megvalósuló projektek Friuli-Venezia Giulia régióban minden bizonnyal lehetőséget teremtenek az elsősorban hegyi területeken lévő elhagyott épületek turisztikai célú felújítására. A program által rendelkezésre bocsátott EU-források segítségével lehetsé-

Grado e Lignano). In particolare la sezione Do.Co.Mo.Mo del Friuli-Venezia Giulia (Associazione italiana per la documentazione e la conservazione degli edifici e dei complessi urbani Moderni) si è battuta in questi ultimi anni per il recupero e la valorizzazione del polo termale di Grado, composto dalle Terme marine e dal Palazzo dei Congressi, progettati dai noti architetti Gianni Avon e, nel secondo caso, da Marco Zanuso, per i quali s'ipotizzava la loro demolizione. Questi episodi confermano la crescente attenzione dei cittadini riguardo il tema del recupero e della riabilitazione dell'edificato storico, anche quello turistico. La biblioteca di Lignano svolge da anni un ruolo fondamentale nel dibattito sul potenziamento e la valorizzazione delle strutture turistiche attraverso incontri, discussioni e programmi di ricerca specificamente attivati su questi temi.

Le prospettive attuali parlano di un turismo sostenibile, esperienziale e culturale, il più possibile rispettoso dei luoghi e degli ecosistemi, stante la loro fragilità (ad esempio: laguna di Grado, pineta marina di Lignano, ambiti montani della Carnia e di Piancavallo). Un turismo fatto quindi di reti e luoghi, meno impattante, che sfrutti le possibilità offerte dalle reti e dai network. Uno degli obiettivi per il futuro è quello d'individuare nuovi percorsi turistici legati maggiormente alla valorizzazione del patrimonio paesistico tipico rurale presente nei piccoli centri abitati. Un turismo nuovo quindi, fatto di esperienze di vita vissuta in comunità ancora autentiche. Da sottolineare che alcuni pregevoli risultati, come il programma «Obiettivo 2» sono stati raggiunti anche grazie al coinvolgimento degli Enti Locali, attraverso l'attuazione d'interventi pubblici rivolti alla valorizzazione, conservazione e ripristino dei borghi rurali tipici, in sinergia con l'attuazione di progetti privati per il recupero edilizio, che hanno consentito di migliorare l'offerta culturale, turistica e ricettiva dei territori più svantaggiati.

I progetti del programma "Obiettivo 2 - 2000/2006" in Friuli Venezia Giulia sono stati certamente un modo per riabilitare, anche a fini turistici, gli edifici abbandonati, soprattutto nelle zone di montagna. I fondi UE, messi a disposizione dal programma, hanno permesso di migliorare gli ambienti urbani nei piccoli capoluoghi, per aumentare la loro attrattività in termini di sviluppo economico, culturale e turistico. In questo contesto, la riabilitazione degli edifici tradizionali di montagna al fine

Marco Zanuso, and have been under threat of demolition. These examples testify to the citizens' growing awareness regarding the issue of restoring historic buildings, including those related to tourism. For many years Lignano library has played an important role in the debate on the appreciation of tourist structures, by organising meetings, discussions and research programmes on those topics.

Current perspectives indicate sustainable event and cultural tourism, which is making efforts towards taking a respectful approach to locations and ecosystems, due to their fragility (Grado lagoon, pine forest in Lignano, mountain regions in Carnia and Piancavallo). This is a tourism consisting of networks and locations, using the opportunities provided by these and interfering less with them, a new kind of tourism, consisting of experiences in authentic communities. With this premise, one future goal is the identification of new tourist routes, providing an intensified approach to the improvement of the typical landscape heritage of small villages and towns. Some of the results that were achieved through the EU-funded "Objective 2" programme, thanks to the involvement of the local authorities, should be emphasised. By implementing public measures to improve, preserve and restore traditional, rural villages, in synergy with the execution of private projects for building renovations, the cultural, tourist and gastronomic services in disadvantaged areas have been successfully improved.

For Friuli-Venezia Giulia, the projects in the context of "Objective 2 -2000-2006" surely provide an opportunity for the renovation of abandoned buildings for tourist purposes, especially in mountain areas. The EU funds provided by the programme allowed for improvements in small towns, increasing their appeal regarding economic and cultural developments as well as tourism. In this context, substantial results for local tourism were achieved through the renovation of traditional buildings in the mountain region, that are being used as a so-called "albergo diffuso", an accommodation facility spread over several buildings.

In Styria there is both a federal law and a state law relating to the preservation of tourist settlements with culturally significant building stock or a townscape appearance worth protecting.

The Austrian law on the protection of monu-

unapređenju turističkih struktura putem sastanaka, rasprava i istraživačkih programa o tim temama.

Sadašnja razmišljanja upućuju na održivi doživljajni i kulturni turizam, koji respektira očuvanje krhkih povijesnih mjesta i eko - sustava (laguna u Gradu, borove šume uz more u Lignano, planinska područja - Carnia i Piancavallo). Jedan od ciljeva u budućnosti je identificirati nove turističke putove koji će sve više poboljšati tipičnu pejzažnu baštinu malih sela i gradova. Poželjan je novi turizam koji se sastoji od doživljaja u autentičnim zajednicama. Treba naglasiti neke vrijedne rezultate postignute u okviru programa „Cilj 2“, koji su uspješni zahvaljujući sudjelovanju lokalnih vlasti, kroz provedbu javnih mjera za poboljšanje, očuvanje i obnovu tradicijskih ruralnih naselja, u sinergiji s provedbom privatnih projekata obnova zgrada, koja je omogućila poboljšanje kulturne, turističke i gastronomske ponude najugroženijih područja.

Projekti „Cilj 2 - 2000/2006“ u Furlaniji – Juljskoj krajini svakako pružaju mogućnost obnove napuštenih zgrada, posebno u planinskim područjima, također u turističke svrhe. Novci iz EU fondova, koji su bili dostupni kroz program, omogućili su poboljšanje okoliša u malim gradovima kako bi se povećala njihova atraktivnost u pogledu gospodarskog i kulturnog razvoja te turizma. U tom kontekstu, obnova tradicionalnih zgrada u planinskoj regiji za novu namjenu, kao tzv. „Albergo Diffuso“ (prenoćišta raspoređena na nekoliko zgrada), dovela je do značajnih rezultata za lokalno turističko gospodarstvo.

Za očuvanje turističkih naselja s arhitektonski značajnim građevinama i vrijedne „slike grada“ postoje u Štajerskoj savezni i pokrajinski zakon. Zakonom o zaštiti spomenika u Austriji se može zaštititi povijesne građevine ili spomenike zbog njihovog povijesnog, umjetničkog ili drugog kulturnog značaja.

Odredbe saveznog zakona odnose se na pokretna i nepokretna dobra koje je stvorio čovjek, a imaju povijesnu, umjetničku ili drugu kulturnu vrijednost i ako je njihova zaštita u javnom interesu. Skupine nepokretnih dobara (ansambli) mogu zbog svoje povijesne, umjetničke ili druge kontekstualne kulturne vrijednosti, uključujući i njihov smještaj, predstavljati cjelinu, čije očuvanje je u javnom interesu.

„Ortsbildgesetz“ (zakon o očuvanju „slike“ mjesta) iz 1977. g. je štajerski zakon koji služi



Hotel Salon of Arta Terme in an old postcard
(c) naturalcarnia.it



Gianni Avon (1922-2006)

(c) dizionariobiograficodefriulani.it



Albergo Diffuso

(c) wikipedia.org

städtischen Umgebungen in Kleinstädten zu arbeiten, um deren Attraktivität in Bezug auf die wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung sowie den Tourismus zu erhöhen. In diesem Zusammenhang hat sich die Sanierung traditioneller Gebäude in der Berggegend für die Nutzung als so genanntes „albergo diffuso“, einer über mehrere Gebäude verteilten Übernachtungsstruktur, zu bedeutenden Ergebnissen für die lokale Tourismuswirtschaft geführt.

Zur Erhaltung von Tourismussiedlungen mit baukulturell bedeutender Bausubstanz bzw. schützenswertem Ortsbild gibt es in der Steiermark ein Bundes- und ein Landesgesetz. Das Denkmalschutzgesetz in Österreich kann historische Gebäude bzw. Denkmale wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen oder sonstigen kulturellen Bedeutung schützen.

Die in diesem Bundesgesetz enthaltenen Bestimmungen finden auf von Menschen geschaffene unbewegliche und bewegliche Gegenstände von geschichtlicher, künstlerischer oder sonstiger kultureller Bedeutung („Denkmale“) Anwendung, wenn ihre Erhaltung dieser Bedeutung wegen im öffentlichen Interesse gelegen ist. Gruppen von unbeweglichen Gegenständen (Ensembles) können wegen ihres geschichtlichen, künstlerischen oder sonstigen kulturellen Zusammenhanges einschließlich ihrer Lage ein Ganzes bilden und ihre Erhaltung dieses Zusammenhanges wegen als Einheit im öffentlichen Interesse gelegen sein.

Das Ortsbildgesetz 1977 (steirisches Landesgesetz) dient der Erhaltung und Gestaltung des Ortsbildes von Gemeinden. Der örtliche Geltungsbereich dieses Gesetzes erstreckt sich auf jene Teile von Gemeinden - ausgenommen die Landeshauptstadt Graz - die in ihrer landschaftlichen und baulichen Charakteristik das Ortsbild prägen und daher in ihrem Erscheinungsbild und in ihrer Baustruktur und Bausubstanz sowie in ihrer organischen Funktion zu erhalten sind (Schutzgebiete).

Beispiele von Orten mit ausgewiesenen Ortsbildschutzgebieten sind Bad Aussee, Mariazell, Müzzsteg, u.v.m.

gessé vált, hogy a kisebb városok városias környezete minőségileg javuljon, és ezáltal a gazdasági és kulturális fejlődéssel kapcsolatos, valamint turisztikai vonzerejük növekedjen. Ebben a tekintetben a hegyi területeken fekvő hagyományos épületek felújítása az úgynevezett „albergo diffuso“, a több épületből álló szálláshelyegyüttes hasznosítása terén jelentős eredményeket hozott a helyi idegenforgalom számára.

Az épített kultúra szempontjából jelentős épületállománnyal, illetve védettségre érdemes településképpel bíró idegenforgalmi települések megőrzését Stájerországban egy szövetségi és egy tartományi szintű törvény szolgálja. Az osztrák műemlékvédelmi törvény a történelmi épületeket, illetve emlékműveket azok történelmi, művészeti vagy egyéb kulturális jellegű jelentősége miatt óvja.

A szövetségi szintű jogszabályban rögzített rendelkezések az olyan ember alkotta ingó és ingatlan tárgyakra vonatkoznak, amelyek történelmi, művészeti vagy egyéb kulturális jelentőséggel („műemlékek“) bírnak, amennyiben a megőrzésükhöz a jelentőségük miatt közérdek fűződik. Az ingatlanok csoportja (épületegyüttesek) a történelmi, művészeti vagy egyéb kulturális vonatkozások – például a fekvésük – miatt egységes egészet alkotnak, és e vonatkozások miatt egységként való megőrzésük a köz érdekét szolgálja.

A településkép védelméről szóló 1977-es törvény (stájer tartományi törvény) az egyes települések településképének megőrzését és formálását szolgálja. Ezeknek a törvényeknek a területi hatálya a településeknek azokra a részeire terjed ki – kivéve a tartományi székhelyet, Grazot –, amelyeknek a táji és épített jellegzetességei meghatározzák a településképet, és ezért azokat fizikai megjelenésüknek megfelelően, valamint épített szerkezetük, épületállományuk és organikus szerepük szerint meg kell őrizni (védettség alatt álló terület).

Kijelölt településképi védettség alatt álló területekkel rendelkező település például Bad Aussee, Mariazell vagy Müzzsteg.

dell'utilizzo come „albergo diffuso“, in strutture di accoglienza composte e distribuite tra più edifici storici, ha portato a risultati significativi per l'economia turistica locale

La Stiria ha una legge federale e provinciale per la conservazione degli insediamenti turistici considerati importanti dal punto di vista della cultura urbanistico-architettonica o come località da tutelare. La legge sulla salvaguardia dei monumenti in Austria tende a proteggere edifici o monumenti del passato per il loro significato storico, artistico o culturale.

Le disposizioni della citata legge federale si applicano a oggetti mobili o immobili di importanza storica, artistica o di altro significato culturale (denominati „monumenti“) creati dall'uomo e nel caso in cui loro conservazione sia considerata di pubblico interesse per la loro rilevanza storica. Gruppi di immobili (complessi) possono formare un unico insieme per il loro contesto storico, artistico o culturale, e per la loro posizione: per tale ragione e da questo punto di vista la loro conservazione come unità può rivelarsi di pubblico interesse.

L'Ortsbildgesetz del 1977 (legge provinciale della Stiria) è finalizzata alla conservazione e alla progettazione del paesaggio urbano dei comuni. L'ambito territoriale di questa legge si estende a quelle parti dei comuni - ad eccezione del capoluogo di provincia Graz - che maggiormente caratterizzano il panorama del territorio regionale in termini di peculiarità paesaggistiche e architettoniche e che devono quindi essere preservati nel loro aspetto, patrimonio e struttura edilizia, nonché nella loro funzione organica (aree protette). Esempi di località con territori designati per questa tutela legislativa sono Bad Aussee, Mariazell, Müzzsteg, eccetera.

ments can put historical buildings or monuments under protection for their historic, artistic or other cultural relevance.

The provisions of this federal law are applied to man-made movable or immovable objects of historic, artistic or other cultural relevance ("monuments"), if their preservation is in the public interest. Groups of immovable objects (ensembles) can form an entity, due to their historic, artistic or other cultural context, including their location; therefore their preservation as an entity, by reason of this connection, can be in the public interest.

The law on townscape appearance of 1977 (Styrian state law) concerns the preservation and shaping of townscapes. The territorial application of this law encompasses those parts of municipalities – with the exception of the state capital Graz – that typify the townscape through their scenic and structural characteristics, and are therefore to be preserved regarding their building structure and fabric, as well as their organic function (protected areas). Examples of towns with declared townscape protection areas include Bad Aussee, Mariazell, and Mürzsteg.

očuvanju i oblikovanju mjesta. Lokalna primjena ovog zakona odnosi se na one dijelove mjesta (osim na glavni grad Graz) koji svojim prirodnim i graditeljskim karakteristikama daju pečat „slici“ tog mjesta i koji bi zbog očuvanosti i organske funkcije trebali biti pod zaštitom. Primjeri mjesta s takvom zaštitom su Bad Aussee, Mariazell, Mürzsteg i mnogi drugi.

Bad Aussee, cure pharmacy (c) G. Kanhäuser



Bad Aussee, hotel

(c) G. Kanhäuser





Monographien

Monográfiák

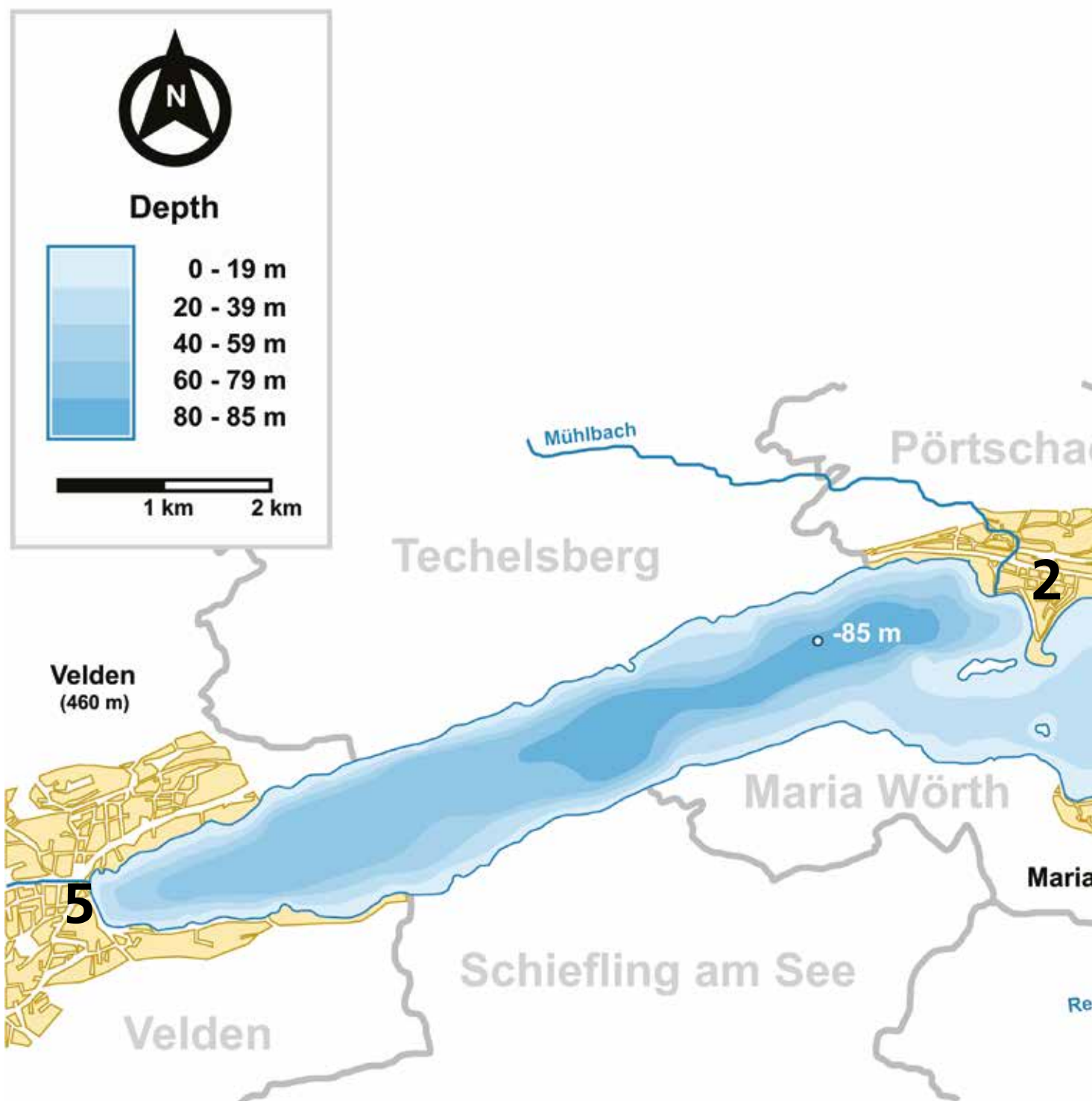
Monografie

Monographs

Monografije

Die „Wörthersee-Architektur“ ist keine einheitliche Stilrichtung, sondern variiert. „Jugendstil und Regionalromantik, Barock und englische Landhausarchitektur führten hier zu einem unglaublich variablen architektonischen Vokabular, das in jeder Situation, ob beim Klein- oder Großobjekt, in der Spanne zwischen Behaglichkeit und Repräsentation, zwischen öffentlichem Anspruch und privater Zurückgezogenheit angewendet werden konnte...“ So beschreibt sie der Architekt Friedrich Achleitner treffend. Große Bedeutung für die Architektur in und um den Wörthersee um 1880/1890 hatte die Wiener Cottage-Bewegung. Der Wiener Cottage Verein wurde 1872 gegründet, wobei der Architekt Heinrich Ritter von Ferstel federführend war. Ziel war es, der dauernden Wiener Wohnungsnot entgegenzuwirken und ein Leben nach dem Vorbild der englischen Gartenstädte zu ermöglichen.

Dazu sollten Ein- und Zweifamilienhäuser, so genannte „Cottages“, entstehen. Die Mitglieder verpflichteten sich keine Häuser zu bauen, die einem der anderen Cottagebesitzer die freie Aussicht, das Licht und den Genuss frischer Luft nehmen würden, ferner kein Gewerbe in den Bauten und auf den Gründen zu betreiben oder durch andere betreiben zu lassen, die Belästigungen, wie Dünste, üble Gerüche, Lärm oder Feuergefahr für die Nachbarn bedeuten könnten. Außerdem sollten die Bauten maximal zweistöckig sein, zum Nachbarhaus müsse ein Mindestabstand eingehalten werden und die Wohnhäuser sollten als Gruppe ein regelmäßiges Viereck bilden, in dessen Mitte ein Gartenkomplex zu liegen habe. Der architektonische Stil der Bauten stehe den jeweiligen Bauherren zwar frei, doch sie müssten in ihrer Gesamtheit angenehm, einzigartig, aber trotzdem einheitlich wirken.





Wörthersee-Architecture is by no means a uniform style, but rather shows many variations. "Art nouveau and regional romanticism, baroque and English country house architecture give rise to an incredibly variable architectural vocabulary, which could be applied to every setting, small or large, spreading from comfort to representation, between public requirement and private reclusiveness" is how Achleitner appropriately describes the style.

The Viennese Cottage Movement had a great impact on the architecture around Lake Wörth around the 1880s and 1890s. The Viennese Cottage Association was founded in 1872, with architect Heinrich Ritter von Ferstel taking a leading role.

The Movement aimed to counter Vienna's constant housing shortage and enable a lifestyle based on the model of English garden cities, and

advocated the building of homes for one or two families, so-called cottages. The members committed themselves not to build houses in a way that would obstruct another cottage owner's free view, light or ability to enjoy fresh air, and further not to pursue or let others pursue a business, within the buildings or grounds, that would cause the neighbours inconveniences, such as vapours, stench, noise or fire hazards. Additionally, the buildings should have two floors at most and maintain a minimum distance from the neighbouring houses. The residences should, as a group, form a rectangle with a garden complex lying in the middle of it. Though the architectural style of the building was at the discretion of the respective owner, as an entirety the houses were to appear pleasant and unique, yet still consistent.

Wörthersee



1

Name/Name:	Hotel Wörthersee (auch Schlosshotel Wörthersee)
Baudatum/Construction date:	1891 - 1897
Adresse/Adress:	Klagenfurt, Villacher Straße 338
Architekt/Architect:	Wilhelm Hess
Bauherr/Builder:	Graf Douglas Thurn-Valsassina

Bei der monumentalen und turmbewehrten Hotelanlage dominiert das gründerzeitliche Repräsentationsbedürfnis. Für die zahlreich eingesetzten Fachwerkskonstruktionen und –Imitationen, Fensterversprossungen und –Läden, Balkone und Loggien wurde der Tradition des Heimatstils entsprechend Holz verwendet.

At this monumental hotel complex, with its towers, the Gründerzeit-era need for prestige prevails. In the tradition of "Heimatstil" style, wood was used for the multiple truss constructions and imitations, the glazing bars and window shutters, balconies and loggias.



2

Name/Name:	Villa Wörth
Baudatum/Construction date:	1891
Adresse/Adress:	Pörschach, Johannaweg 5
Architekt/Architect:	Josef Viktor Fuchs
Bauherr/Builder:	Josef Viktor Fuchs

Die Villa ist ein dreigeschoßiger Bau über einem hohen Kellergeschoß und im Stil der deutschen Renaissance errichtet. Die Fassade ist durch Risalite, einen Turm, Erkertürmchen, Loggien, Terrassen und Blendgiebel stark gegliedert. Heute wird das Gebäude als Hotel-Pension genutzt.

The villa is a three-storey building over an English basement, constructed in the style of the German-Renaissance. The façade is heavily articulated through risalits, a tower, oriel turrets, loggias, terraces and blind gables. Today the building is used as a hotel / guest house.



3

Name/Name:	Villa Miralago (vorm. Villa "Lugg in See", Villa Ludwig Urban)
Baudatum/Construction date:	1893
Adresse/Adress:	Pörschach, Hauptstraße 129
Architekt/Architect:	Carl Langhammer, Wien
Bauherr/Builder:	Ludwig Urban, Industrieller, Wien
Baumeister/Building Contractor:	Peter Missoni

Die stattliche Villa aus der Spätgründerzeit wurde im Stil des romantischen Historismus erbaut. Der stark gegliederte Baukörper mit Erkern, Loggien, Türmchen, Risaliten und reich instrumentierten Fassaden weist bemerkenswerte Zimmermannsarbeiten auf. Heute wird die Villa als Hotel genutzt.

This impressive villa from the late Gründerzeit era was constructed in the style of romantic historicism. The heavily articulated building with its oriels, loggias, turrets, risalits and rich instrumented façades displays remarkable carpentry. Today the villa is used as a hotel.



(c) J. Schwertner

4

Name/Name: Villa Seefried
Baudatum/Construction date: 1894
Adresse/Adress: Pörschach, Hauptstraße 125
Bauherr/Builder: Dr. Carl Ritter von Tarnoczy-Sprinzenberg

Die Villa Seefried ist Teil einer der besterhaltenen Seevillenensembles der Jahrhundertwende in Kärnten und zeichnet sich durch seine stereometrische Klarheit im Unterschied zu den meisten im Stil des romantischen Historismus erbauten Objekten aus. Besonders auffallend sind die seeseitig gelegenen spitzgiebeligen Seitenrisaliten und die hohe dreibogige Loggia.

Villa Seefried is part of one of the best preserved lake villa ensembles from the turn of the century in Carinthia, distinguishing itself through its stereometric articulateness from most of its contemporaries, which were built in the romantic historicism style. The pointed gable corner risalits at the lakeside and the high three-arched loggia are particularly striking.



5

Name/Name:	Hotel Wörthersee (auch Schlosshotel Wörthersee)
Baudatum/Construction date:	1590, Wiedererrichtung 1892, Um- und Zubau 2006
Adresse/Address:	Velden, Seecorso 10
Architekt/Architect:	Wilhelm Hess
Bauherr/Builder:	Ernst Wahliss, 1890

Das aus dem 16. Jahrhundert stammende Schloss wurde 1890 nach Plänen von Wilhelm Hess in ein Schlosshotel im Neorenaissancestil umgebaut. In den 1920er Jahren erfolgte ein weiterer Umbau durch Franz Baumgartner. Am großen zwei- bis dreigeschoßigem Bau findet sich am nördlich gelegenen Rustikaportal mit Wappen die Jahreszahl 1603. Die Biforenfenster am Westportal stammen aus der Erbauerzeit.

The castle, originating from the 16th century, was reconstructed as a castle hotel in neo-Renaissance style in 1890, following plans drawn up by Wilhelm Hess. Another reconstruction by Franz Baumgartner followed in the 1920s. The rusticated northern portal can be found at what would have been the height of a two or three-storey building in 1603. The double-lancet windows at the western portal are from the time of the castle's construction.



(c) J. Schwertner

6

Name/Name:	Schloss Reifnitz (vormals Villa Bercht)
Baudatum/Construction date:	1898
Adresse/Address:	Reifnitz, Schlossweg 2
Architekt/Architect:	Professor Zekonski, Hamburg
Bauherr/Builder:	Dr. Heinrich Bercht

Das kastellartige späthistorische Schloss mit seinem zinnenbekrönten Rundturm wird in der einschlägigen Literatur auch als „Schloss Klein Miramar“ bezeichnet. Im Inneren einige bemerkenswerte Kassettendecken und Glasfenster, die noch aus der Bauzeit stammen. Ende 2005 wurde das Objekt vom Land Kärnten an den Automobilzulieferer Magna verkauft.

This castellum-like late-historicist castle with its merlon-crowned circular tower is also referred to as Little Miramar Castle in the relevant literature. Various remarkable panelled ceilings and glass windows remain from the time of its construction. At the end of 2005, the property was sold by the State of Carinthia to the car-component supplier Magna.



Balatonfüred, a szőlő, a bor, a kultúra városa

Balatonfüred egyike a Magyar Tengernek is nevezett Balaton legnevesebb, legrégebbi tradíciókkal rendelkező fürdőhelyeinek. Egyedi vonzerőt kölcsönöz neki, hogy nem csupán a tóparti fürdőzésre nyílik lehetőség itt, hanem gyógyvíz, az úgynevezett savanyúvíz is fakad a földből, ami ivó- és fürdőkúrát is lehetővé tesz.

Balatonfüred fürdője a bencés rend tulajdonában volt, így annak fejlesztése korábban a pannonhalmi főpát akaratától függött. A 18. századtól mind többen kereseték fel a neves fürdőhelyet a gyógyulás szándékával, ekkor azonban a Balaton vize még semmiféle vonzerőt nem jelentett, csak és kizárólag a forrásvíz miatt érkeztek látogatók a fürdőre. A mind élénkebbé váló érdeklődés hozta magával, hogy egyre inkább fejleszteni kellett az infrastruktúrát annak érdekében, hogy a megnövekedett létszámú vendégsereg szállása és étkezése biztosított legyen. Mivel az ivó- és fürdőkúrák értelemszerűen nem emésztették fel a nap 24 óráját, gondoskodni kellett a szabadidő eltöltéséről is a fennmaradó órákban. Ez annál is inkább indokolt volt, mert ha valaki a korabeli közlekedési viszonyok között elindult a fürdőre, nem 1-2 napra, hanem általában hetekig maradt ott.

Balatonfüreden a vendégek fogadására sorra jöttek létre az – átalakított formában – ma is álló épületek: az Ófürdőház, az Újfürdőház, a Nagyvendéglő, sőt Füreden épült a Balaton első szállodája is, a Vas vármegyei gyökerekkel bíró Szentgyörgyi-Horváth család háza, az úgynevezett Horváth-ház, illetve a híres Kerektemplom, a fürdő katolikus temploma (református templom a fürdő fölött húzódó faluban áll). A 19. század első felében, a romantika korszakában már vonzotta a vendégeket a szép táj is, illetve kialakult az érdeklődés a szabad vízi fürdőzés iránt. Ebben az időben nyaranta mind többen keresték fel Füredet olyanok, akiknek semmilyen egészségügyi céljuk nem volt, csak jól akarták érezni magukat. Így vált Füred gyógyfürdőből gyógy- és üdülőhelyé, felkapott nyaralási céllá. 1844-ben megjelent a vízben a Balaton első gőzhajója, a Kisfaludy is, amely 1861-től a túlpártot érintő vasútállomásról immár kompként szolgálva hozta át a vendégeket, jelentősen megkönnyítve Füred megközelítését (Füredet a vonat csak a 20. század elején érte el közvetlenül).

Füred az első világháború előtt virágzó, felújított, vonzó fürdőhelynek számított, amelyet külföldről is sokan látogattak. A háború véget vetett a Monarchia hagyományos fürdőkultúrájának is, amelynek pedig Füred kiemelkedő képviselője volt. Mivel a háborút lezáró trianoni béke

után a hagyományos magyarországi fürdőhelyek szinte mindegyike az új határokon kívülre került, Füred elvileg előnyös helyzetbe jutott. De új gyógyvizek (Bük, Hajdúszoboszló) felfedezése révén friss riválisai támadtak, ráadásul ekkor már a Balaton vize volt a fő vonzerő, így minden tóparti település konkurenciát jelentett számára. A fürdő fejlesztése tehát nem szakadt meg, mind híresebbé váltak például a füredi vitorlásversenyek.

A második világháború után a bencés rend tulajdonát államosították, így Füred a szocialista fürdőhelyek sorsára jutott: tömeges látogatottság, de alacsonyabb szolgáltatási színvonal jellemezte. Az 1960-as évektől sajátos szerep jutott a Balatonnak olyan értelemben, hogy itt találkoztak például egymással az NDK és az NSZK polgárai. 1971-ben Füred lett Magyarország első gyógy- és üdülőhelyi városa. A rendszerváltás után a város élénk fejlődésnek indult. Ha ma valaki idelátogat, egy virágzó fürdővárost talál a Balatonnál. Élénken élnek a tradíciók, ma is megtartják az 1825 óta megrendezett Anna-bálokat és a 19. századra utal vissza a Romantikus Reformkor Fesztivál is. A Vaszary Galéria páratlan művészeti élményt kínál nemzetközi szinten is, a kultúra szerelmesei a Füredre egykor ellátogató költők, írók stb. emlékeit lelik fel a Balatoni Pantheonban. A Városi Múzeum és az egykor évtizedeken át itt nyaraló író, Jókai Mór villája szintén a múlt iránt érdeklődőknek kínál feledhetetlen programot.

A város forrásai tovább szolgálják a gyógyulást. Világhírű a füredi szív-kórház, ahol egykor Rabindranath Tagore indiai költő is pihent – emléket őriz a róla elnevezett, platánfákkal övezett sétány. De természetesen működik a strand, hajók tucatjai várják a turistákat (köztük a hasonmásként felépített első hajó, a Kisfaludy), akad a városban aquapark, a magyar konyha tradícióit pedig számos kiváló étterem őriz és kínálja ételeit-italait. Füred nemcsak nyáron, hanem egész évben várja a vendégeket: régi autók fesztiválja, stand-up színház, számos koncert, vagy éppen a Borhetek programjai teszik színessé a füredi palettát, nem szólva a vonzó tájról, amely kiváló kirándulási lehetőségeket rejt: a közeli Bakony, a tihanyi bencés apátság, a királynék egykori városa, Veszprém vagy a hajóval megközelíthető túlpárt mind-mind várja a látogatókat. Balatonfüred ma elsőrangúan felszerelt, autóval és tömegközlekedéssel egyaránt kiválóan megközelíthető nemzetközi gyógy- és fürdőhely, ahol a gasztronómia és kultúra szerelmesei is mindig találnak kedvükre való elfoglaltságot.



Képek Balatonfüredről a reformkorból I.
Pictures of Balatonfüred from the Reformation I.



Balatonfüred, the city of grapes, wine & culture

Balatonfüred is one of the most famous bath cities of the “Hungarian see”, Balaton with the oldest traditions. It is unique that you have the opportunity not only for bathing in the lake, but also in thermal water, called sour water which makes drinking and bathing cure possible as well.

Balatonfüred's bath was the property of the Benedictines, so its development depended on the will of the prior of Pannonhalma. From the 18th century more and more people went to the famous bath place with the intention of recovery, but the water of Balaton did not have any charm, they went only because of the spring-water. Due to the intensive interest, the infrastructure had to be developed to ensure the accommodation and catering for the high number of visitors. And as the drinking and bathing cures of course did not take 24 hours, they had to make sure people can spend their remained time nicely. This was of course reasonable because of the transportation conditions as well, as if they travelled there, they usually stayed not 1-2 days, but weeks. Several buildings were built near the bath for welcoming the guests: the Old bath house, the New bath house, the Big Restaurant and the Balaton's first hotel was also built in Füred, the Horváth house, the house of the Szentgyörgyi Horváth family, who came from Vas county and also the Round church, the catholic church of the bath (a reformed church is in the village above the bath). These buildings are still standing there, although in a rebuilt format. At the beginning of the 19th century, in the romanticism, people started to be interested in the nice land and also in lake Balaton. In this period, lots of people visited Füred, who did not have any health purposes, but wanted to enjoy themselves. Therefore, this simple medical bath became a fancy medical and holiday place. In 1844, the first steamer, Kisfaludy appeared on the lake as well, which could bring over the guests from the opposite side's train station since 1861, helping them to access Füred easily (the city got direct railways only at the beginning of the 20th century).

Before the Great War, Füred was a prosperous, attractive bath place, visited by lots of people from abroad as well. The Monarchy's traditional bath culture represented by Füred too, was ended by the war. As after the treaty of Trianon, almost all of the traditional Hungarian bath

places got across the borders, Füred found itself in an advantageous situation. But some new rivals were discovered, and then already the water of lake Balaton was the main fascination so all lakeside cities were competitors. They kept developing the bath, e.g. the sailing competitions of Füred became more and more famous.

After the Second World War, the properties of the Benedictines had been secularized, and Füred became a socialist bath place: crowd of visitors, but less quality. From the 1960's a special role was given to Balaton: e.g. the citizens of DDR & West Germany met here. In 1971 Füred became the first medical- and holiday city of Hungary. After the change of the communist era, a serious development started in Füred. If you come here nowadays, you will find a prosperous bath city of lake Balaton. The traditions are still alive, they organise Anna balls since 1825 and also the Romantic Reform Age Festival refers back to romanticism. The Vaszary Gallery offers an internationally unique artistic experience; poets', writers' etc. memories can be seen in the Pantheon of Balaton and also the City Museum and the villa of Mór Jókai (a Hungarian writer who often had his holidays in Füred) offers programs for those who are interested in the past.

The fountains of the city serve the healing and the world-famous cardiology, where the Indian poet, Rabindranath Tagore was cured too, the walkway keeps his memory. And of course, there is a beach, dozens of boats are available for the tourists (the alter ego of Kisfaludy among them), aquapark, and of course lots of restaurants with the opportunity of tasting the traditional Hungarian dishes & drinks. The events of Füred welcome their guests not only in summer but during the whole year: Oldsmobile festival, stand-up comedy, theatre, concerts, the Wine weeks and of course the beautiful land, with lots of opportunities for trips: the Bakony mountains, the memories of the Benedictine Abbey of Tihany, the former city of the queens, Veszprém, or the other side, which can be reached by boat. Balatonfüred's infrastructure is great today, it can be easily reached by car or public transport as well. It is an international medical & holiday bath place which is known about its gastronomy and culture as well, besides of its summer programs.



Képek Balatonfűrdőről a reformkorból II.

Pictures of Balatonfűrdő from the Reformation II.



A balatonfüredi Horváth-ház, az első modern balatoni szálloda

A Balaton-vidék egyik legrégebbi és leghíresebb épülete a balatonfüredi Horváth-ház. Nevét az építtető Szentgyörgyi Horváth családról kapta és közel száz évig az ő tulajdonukban volt. E házhoz kötődik a füredi Anna-bálok megrendezése is. Az épület története a 18. század végére nyúlik vissza. Miután II. József (1780–1790) feloszlatta a bencés rendet, a már meglévő fürdőtelep a Vallásalap kezelésébe került, és a terület egy részét felparcellázták, majd eladták. Ekkor vásárolt itt a Horváth család több telket és 1789-ben elkészült a Horváth-ház is, amely jóval nagyobb volt annál, hogy a család tagjait elszállásolja, ezért hamarosan bérbe adta az épület egy részét, amelyben számos neves vendég is megfordult.

Az építtető Szentgyörgyi Horváth Zsigmond (1737–1808) Vas vármegyei család tagja volt, aki a füredi telket befektetésnek vásárolta. A házat később Horváth Zsigmond másik két fia, János-Fülöp és József kezelte. János-Fülöp fia, Horváth József a szabadságharc alatt honvéd ezredesként szolgált. Nem véletlen tehát, hogy a hazafias érzelmű család házában szívesen szálltak meg a reformkor neves személyiségei. Az első Anna-bált 1825. július 26-án Szentgyörgyi Horváth János-Fülöp leánya, Anna Krisztina tiszteletére rendezték. A Horváth család háza nemcsak a balatonfüredi társasági élet központja volt, hanem olyan hazafias szellemi központ is, ahol a 19. század elején a reformkor legjelentősebb személyiségei időről időre megfordultak, mint például a „haza bölcsének” nevezett Deák Ferenc, a „legnagyobb magyarnak” mondott Széchenyi István és az „árvízi hajós” Wesselényi Miklós is. Az első Anna-bálon ismerte meg Anna Krisztina későbbi férjét, Kiss Ernőt, akiből később az egyik aradi vértanú lett 1849-ben, a szabadságharc alkonyán.

1834. július 26-án, az Anna-bál napján a ház konyhájában figyelmetlenség miatt tűz keletkezett, amely gyorsan átterjedt az egész épületre. A tüzet nem tudták megfékezni, így a színház kivételével az egész fürdőtelep leégett. A Horváth-házat következő évben újjáépítették,

még egy emeletet kapott, ekkor lett 105 szobás a szálloda. 1835-ben John Paget angol orvos, utazó néhány napot Füreden töltött, vendégeskedett a Horváth családnál is, részt vett egy ebéden és egy bálon, valószínűleg az Anna-bálon.

Húsz év múlva, a házhoz tartozó kertet önként átengedték a fürdőközönségnek. Az 1878 és 1884 közötti években az épületet megvásárolta a vállalkozó Mangold Henrik, amelyet ekkortól már Mangold Háznak neveznek. A vendégnévsorok tanúsága szerint a 19. század végén is szálltak meg a házban jelentős személyiségek, mint például Gyulai Pál író, irodalomtörténész, Marczali Henrik történész, Vizváry Gyula, Szigeti Imre, Újházy Ede színészek, Vámbéry Ármin utazó és orientalista, Jászai Mari színésznő, Ágai Adolf újságíró, Lechner Ödön építész, Szekrényessy Kálmán úszó, újságíró, Kiss József író vagy Vágó Pál festőművész többször is pihent itt.

Az épület 1892-ben új nevet kapott: Stefánia főhercegnő udvarnok neveztek el. 1912-ben meghalt Mangold Henrik, a szállodát özvegye vitte tovább, fia, Mangold Gusztáv (1866–1939) pedig ügyvezető igazgató lett. 1914-ben a szálloda 130 különféle nagyságú, tiszta és egészséges fekvésű vendégszobával büszkélkedhet, de berendezett, konyhával rendelkező családi lakásokat is lehetett bérelni az egész fürdőtévedra. Kitűnő házi konyha állt a lakók rendelkezésére. Nyolc évvel később a szállodát az a részvénytársaság vette meg Mangoldéktól, amely a fürdőtelepet már 1918 óta bérelte. A szovjet csapatok 1945 márciusában az épületet elfoglalták és katonai kórházként, illetve üdülőként használták. 1956-ban került csak sor rendbe hozására, s ezt követően a Mecseki Uránércbánya Vállalat üdülőjét alakították ki benne. A hetvenszobás, központi fűtésű, hideg-meleg vízzel ellátott épület földszintjén kapott helyet az étterem és a konyha. Az egykori Horváth Ház Füred egyik legszebb és legismertebb műemléke, 2006-ban újjáépítve újra megnyitották, a magántulajdonban lévő épületben apartmanokat és üzemhelyiségeket alakítottak ki.



Fürdők és turisták Balatonfüreden
Baths and tourists in Balatonfüred



The Horváth House of Balatonfüred, the First Modern Hotel on the Balaton Beach

The Horváth House of Balatonfüred is one of the most ancient and most famous buildings of the region of the lake Balaton. His name comes of the owner family Szentgyörgyi Horváth which possessed it during about one hundred years. The history of the Anna balls in Balatonfüred is also related to this house. The history of the building starts at the end of the eighteenth century. After the abolition of the Benedictine order by Joseph II, the bath station of the town was administrated by the Religious Fond and a part of it was parcelled and sold. The Horváth family bought several sites in Balatonfüred and the construction of the Horváth house was ended in 1789. The building was more spacious as the family needed and a part of the house was soon rented to illustated visitors.

The entrepreneur Zsigmond Szentgyörgyi Horváth (1737-1808), member of a family of the Vas county, considered the house as an investment. Later the house was administrated by his two sons, János-Fülöp and József. The son of the former was colonel in the Hungarian Freedom War (1848-1849). This patriotic family rented often his house to well-known personalities of the Hungarian reform era. The first Anna ball was organised on the 26th July 1825 in Balatonfüred in the Horváth House in respect of Anna Krisztina, the daughter of János-Fülöp Szentgyörgyi Horváth. The house of the Horváth family was not only the centre of social life in Balatonfüred, but also a kind of patriotic spiritual centre, where the prominent persons of the Reform era starting at the beginning of the 19th century gathered from time to time. The „wise man of the nation”, Ferenc Deák, „the greatest Hungarian man”, István Széchenyi, and the hero of the 1838 Pest flood, Miklós Wesselényi often visited Balatonfüred. On her first ball, Anna met her future husband Ernest Kiss, who became one of the thirteen martyrs of Arad at the end of the Hungarian Freedom War in 1849. He visited than the House and attended also at a ball.

On the 26th July 1834, during a Anna ball, a fire in the kitchen of the house burnt the entire building. The fire could not be stopped and most of the bath district, excepted the theatre, was reduced to ashes.

The Horváth House was reconstructed next year with a supplementary floor and the hotel had 105 rooms. In 1835, an English doctor and traveller named John Paget spent a couple of days in Balatonfüred, visited the Horváth family and attended probably an Anna ball.

Twenty years later, the garden of the house was opened to the visitors. Between 1878 and 1884, the entrepreneur Henrik Mangold bought the house which became the fashionable „Mangold house”. Many famous persons spent their summer weeks here, for example the writer and historian of literature Pál Gyulai, the historian Henrik Marczali, the actors Gyula Vizváry, Imre Szigeti, Ede Újházy, the traveller orientalist Ármin Vámbéry, the actress Mari Jászai, the journalist Adolf Ágai, the architect Ödön Lechner, the writers Kálmán Szekrényessy and József Kiss and the painter Pál Vágó.

In 1892, the building received a new name: „Archduchess Stephanie Court”. After the death of Henrik Mangold (1912), his widow continued to manage the hotel, later his son, Gusztáv Mangold (1866–1939), became the general director. In 1914, the hotel had about 130 rooms and was famous of his good restaurant. 8 years later, the hotel was bought by the society owning the bath station of Balatonfüred. In March 1945, the Soviet troops occupied the house which was transformed into military hospital and sanatorium. In 1956, the hotel was restored became the holiday centre of the Uranium Mine of Mecsek. In this period, the hotel had 70 rooms with central heating and the restaurant and kitchen were at the basement. Now, the Horváth House is one of the most beautiful and well known monument of Balatonfüred. It was completely restored and reopened in 2006. His renewed building contains apartments and business premises.



Képek Balatonfüredről és Hévízről

Pictures of Balatonfüred and Héviz



Hévíz

Hévíz fürdőhelyének története régre nyúlik vissza. Meleg vizű tavának gyógyító hatását már a rómaiak is ismerhették, ami pénzérmék és más régészeti emlékek igazolnak, illetve vélhetően a népvándorlás idején a germán és szláv népesség is használhatta a tavat. Írásban először 1328-ból maradt fent a neve ebben a formában: Hewyz. A mai település, amelyhez a tó tartozik, Hévízszentandrás és Egregy községek egyesítéséből jött létre 1946-ban. 1992 óta városi rangot visel. Tagja a Magyar Fürdővárosok Országos Szövetségének. A tó igazán a 18. századtól vált keresett fürdőhellyé. 1731-ben Bél Mátyás, Magyarország egyik legismertebb polihisztorja járt a környékén, és tapasztalatairól írásban számolt be. Az első komoly tanulmány azonban csak 1769-ben jelent meg róla, Szláby Ferenc munkája révén. A modern fürdő létrehozásában fontos szerepet játszottak a Festetics grófok, a közeli város, Keszthely birtokosai, akiknek a 18. század közepén került a tó a tulajdonába. A fürdőélet virágzása főleg a család legjelentősebb alakjának, Festetics Györgynek köszönhető, aki céludatosan fejlesztette a fürdőtelepet. Az első, akkor még tutajokra épített fürdőházat 1772-ben ő építtette. A tó mellett pedig egy fürdőtelepet hozott létre, ami eleinte elsősorban a helyi parasztság körében volt népszerű, de idővel a kiváló gyógyhatású fürdő híre növekedett,

távolabbról is érkeztek a gyógyulást kereső vendégek. A gróf 1819-ben bekövetkezett halála után Hévíz fejlődése megtorpant.

19. század derekán Festetics Tasziló és (II.) György gróf segítségével újabb lehetőségek nyíltak a terjeszkedésre, fejlődésre. Ekkor jött létre a vendégek fogadására is alkalmas üdülőtelep. Néhány év múlva a fürdő elnyerte maihoz hasonló arculatát. 1905-ben a már egyre ismertebb fürdő hasznosítási joga átkerült a cseh eredetű keszthelyi Reischl Vencel sörgyáros tulajdonába. Ezt követően Hévíz az egész országban ismert üdülőhellyé vált. 1907-ben átadták a kéttornyos, máig meghatározó jellegű tavi fürdőbejáratot, majd 1909-ben elkészült a Kursalon és számos fürdőház épült, mint például a Szanatórium és a Gyógy szálló. A két világháború között időszakban Hévíz jelentősége váratlanul megnőtt: mivel a trianoni békekötés után Magyarország legismertebb, legjobb fürdői szinte mind a határokon kívülre kerültek, Magyarország egyik legfontosabb fürdőjévé vált. 1926-ban kiépült a strandfürdő, míg a fürdőház 1932-ben vasszerkezetre szerelt üvegtetőt kapott, így pedig fedetté vált. 1944–1945-ben főleg sebesült német és szovjet katonák lábadoztak a fürdőben. 1948-ban, a háború után a fürdőt államosították. 1986-ban a fedett központi faépület központi része leégett. Ennek újjáépítése 1989-ben fejeződött be.



Hévíz

The thermal station of Hévíz has a very old history. The thermal lake's healing properties were probably well known by the Romans which is proved by coins found in the lake and by other archeologic researches. Perhaps the Germanic and Slavonic peoples used also the lake during the great invasions. The name of the locality was mentioned for the first time in 1328 in this form: Hewyz. The present city where the lake is situated was created in 1946 when the villages of Hévízszentandrás and Egregy were united. Hévíz became a town in 1992 and is a member of the National Federation of Hungarian Thermal Cities. The foundation of the well-known bath station was laid in the 18th century. In 1731, Matthias Bél, the famous polyvalent scholar of Hungary, went to Hévíz and he wrote about his experiences. The first scientific study on the bath was published in 1769 by Ferenc Szláby. The Festetics family, owner of the city of Keszthely in the nearby, played a very important role in the creation of the modern thermal station. They purchased the lake in the middle of the 18th century. Earl György (I.) Festetics, the most relevant member of the family, contributed particularly to the development of the flourishing bath culture and to the constructions of the thermal station in Hévíz. In 1772, he built the first wooden bathing house on a float. He also founded a bathing station next to the lake, which was very popular, first among the peasants, but later due to the increased reputation of his excellent healing properties, many visitors came there from very

distant regions. After the earl's death in 1819 the development of Hévíz stopped. In the middle of the 19th century, the earls Tasziló and György (II.) got hold of the buildings sites on the lakeshore. The building project of the bathing resort (suitable for accommodation of guests) began. In some years, the thermal station looked more or less it does today. In 1905 Vencel Reischl, a brewery owner of Keszthely originated from Bohemia, became the tenant of the bathing station and remained so for 35 years. After 1905 as the city had a great success Hévíz became famous all over the country. Reischl built comfortable, modern hotels, restaurants, buildings instead of the battered fashioned ones. The characteristic entrance with two towers of the bath was finished in 1907, with the Kurszalón in 1909 and many bathing houses were built there like the Szanatórium and the Gyógyszálló. Between the wars the importance of Hévíz increased because the most important Hungarian thermal stations were lost after the peace treaty of Trianon. In 1926, the beach bath was opened and the bathing house was covered with a new metallic glass roof. Between 1944-46 the buildings were used as a hospital first by the German then by the Soviet army. In 1948, the thermal station of Hévíz was nationalized. In 1986, the central buildings of the bath burnt down. The reconstruction of the destroyed parts was finished in 1989.



Opatija



Slika 1: Opatija, pogled na mjesto krajem 19. st. • Image 1: Opatija at the end of the 19th century

„Društvo Južnih željeznica”, kao ključni investitor u Opatiji, transformiralo je ribarsko mjesto s crkvom sv. Jakova i vilom „Angiolinom”, kroz posljednja dva desetljeća 19. st. u urbanistički planirano i organizirano lječilišno mjesto namijenjeno boravku austrijskog visokog plemstva i aristokracije. Zahvaljujući intenzivnoj izgradnji svih nužnih infrastrukturnih, komunalnih, uslužnih, hotelskih, ugostiteljskih, kupališnih, lječilišnih sadržaja, Opatija je od austrijske vlade proglašena 1889. g. prvim klimatskim lječilištem na Jadranu.

Preduvjet investiranju u tako ambiciozan plan bila je željeznička povezanost Opatije s Bečom, ostvarena 1873. g. i stručno priznate povoljne klimatske karakteristike.

Slika 2: Opatija, glavno pročelje vile Angioline, početak 20. st.
Image 2: Opatija, villa Angiolina facade, early 20th century



The Austrian Southern Railway Company (Društvo južnih željeznica), as the primary investor in the final two decades of the 19th century, was the main vehicle of transformation which saw Opatija transition from a fishing settlement with a church of St Jacob (sv. Jakov) and Villa Angiolina, into an urbanistically planned and organized seaside health resort favoured by the Austrian high nobility and aristocracy. Extensive development of key infrastructure and utility services was carried out. Various service and hospitality amenities were introduced along with hotel, bathing and health facilities.

In 1889 the Austrian government officially declared Opatija the first climatic seaside resort (Seebad) on the Adriatic coast. The investment in such an ambitious plan hinged on the development of the railway that connected Opatija with Vienna (completed in 1873) and favourable climate conditions which had been highly regarded by professionals.

Urbanistički koncept kojeg su Južne željeznice realizirale u svojim investicijama pretvorile su Opatiju u vrtni grad u kojem je zelenilo kao hortikulturno uređena površina oko svakog hotela ili vile, stvaralo jedinstvenu gradsku parkovnu cjelinu; nedjeljivu na pojedinačne vrtno površine.

The concept of urban planning that was realised through the investments of the Austrian Southern Railway Company has transformed Opatija into a garden town with ample vegetation which took the form of a horticulturally designed surface around each hotel or villa, creating a single town park unit - not broken up into separate garden surfaces.



Slika 3: dio kopije katastarskog plana Opatije iz 1897. g. • Image 3: extract from Opatija cadastre plan from 1897.

Planiranjem izuzetno rahle gustoće izgradnje u dominantnom zelenilu, težilo se zadovoljiti očekivanja visokih standarda austrijske aristokracije, postizanjem optimalnog omjera privatnosti, neposrednosti prirode i osiguranja svih onovremenih luksuza životnih potreba.

Prvi hoteli izgrađeni su 1884. g. (hotel „Quarnero”) i 1885. g. (hotel „Kronprinzessin Stephanie”). Prve obiteljske vile građene su uz ondašnje Lučku i Šopljansku ulicu, ispod glavne Erarske ceste prema opatijskoj luci (od 1889. g.), pa uz ondašnju Reyerovu ulicu, istočno od tržnice (od 1890. g.) te na Mandriji (od 1891. g.).

By planning the extremely low density of construction in the dominant greenery, it sought to meet the expectations of the high standards of the Austrian aristocracy, achieving the optimum ratio of privacy, the immediate nature and securing all the contemporary luxuries of life needs. The first hotels were built in 1884 (Hotel Quarnero) and 1885 (Hotel Kronprinzessin Stephanie). The first family villas were built next to Lučka and Šopljan Street under the main Erarial road towards Opatija harbor (since 1889), then along with Reyer's street, east of the market (from 1890) and finally in Mandrija (1891).



Slika 4: Opatija, hotel „Quarnero”, kraj 19. st.
Image 4: Opatija, Hotel Quarnero, late 19th century.



*Slika 5: Opatija, hotel Kronprinzessin Stephanie”, početak 20. st.
Image 5: Opatija, Hotel Kronprinzessin Stephanie, early 20th century.*

Područje od parka „Angiolina” do hotela „Kronprinzessin Stephanie” postalo je tako jedna cjelina, neodvajana vrtnim ogradama, najreprezentativniji prostor, opisan od strane cijenjenog bečkog vrtlara Carla Schuberta. Osnovni krajobrazni pečat parkovima i vrtovima Opatije dao je carski savjetnik Anton Silberhuber.

Arhitekturom Opatije dominira historicistički stil i suzdržano korištenje secesijskih motiva svedenih na dekorativne detalje. Projektanti su većinom iz Beča (Franz Wilhelm, Anton Klement, Alfred Wildhack & Robert von Morpurgo, Josef Prokop, Alois Staufier, Oswald Meesse, Max Fabiani - školovan u Beču, Johann Battista Franz, Antonius Wolf, Carl Seidl - školovan u Beču, Hans Menzel, Adolf Tichy), potom iz Graza (Leopold Theyer, Friedrich Sigmundt), Venecije (Felix Zamboni), Trsta (Emilio Ambrosini), Budimpešte (Victor Angyal) te Lovrana (Andrea Rubinich) i Rijeke (Carlo Conighi).

The area extending from Park Angiolina all the way to Hotel Kronprinzessin Stephanie had been designed as one unit, not broken up by garden fences. A most representative open space, as described by the esteemed Viennese gardener Carl Schubert. The principal landscape identity of the town parks and gardens in Opatija is the work of Anton Silberhuber who had served as an adviser to the Austrian Emperor.

The prevalent style of architecture in Opatija is Historicism with sober use of motifs influenced by Secession, reduced to mere decorative details. They were mostly designed by architects from Vienna (Franz Wilhelm, Anton Klement, Alfred Wildhack & Robert von Morpurgo, Josef Prokop, Alois Stauffer, Oswald Meesse, Max Fabiani - trained in Vienna, Johann Battista Franz, Antonius Wolf, Carl Seidl - also trained in Vienna, Hans Menzel, Adolf Tichy), Graz (Leopold Theyer, Friedrich Sigmundt), Venice (Felix Zamboni), Trieste (Emilio Ambrosini), Budapest (Victor Angyal), Lovran (Andrea Rubinich) and Rijeka (Carlo Conighi).

Lovran

Nakon proglašenja lječilištem 1898. g., srednjovjekovni se Lovran širi, komunalno oprema i modernizira, grade se javne parkovne površine i kupališta te započinje izgradnja hotela, sanatorija, pansiona i vila, obavezno okruženih zelenilom.

Medieval Lovran was declared a health resort in 1898. This contributed to the growth of the town, extension of utility services and comprehensive modernisation; marking the beginning of the development of town parks and bathing places. hotels, medical facilities, guesthouses and villas surrounded by lush vegetation have gained prominence at that time.



*Slika 6: Lovran, hotel „Lovrana” s kupališnim kabinama, s početka 20. st.
Image 6: Lovran, Hotel Lovrana with bathing cabins, early 20th century.*

Pročelja građevina, za razliku od onih susjedne Opatije, pokazuju veću slobodu i hrabrost u međusobnom kombiniranju secesijskih, neogotičkih, pa čak i orijentalnih motiva. Projektanti su lokalni (Andrea Rubinich), tršćanski (Emilio Ambrosini), venecijanski (Attilio Maguolo) i bečki inženjeri (Albert Pio, Johann Töpfel).

The facades, unlike the ones found in the neighbouring town of Opatija, display greater freedom and bold combinations of Secession, Neo-Gothic and even oriental motifs. The featured architects include local (Andrea Rubinich), Triestino (Emilio Ambrosini), Venetian (Attilio Maguolo) and Viennese engineers (Albert Pio, Johann Töpfel).



Slika 7: Lovran, ulično pročelje vile Thallije, stanje 2008. g. • Image 7: Lovran, Villa Thalia facade in 2008.

Crikvenica

Kao mađarski pandan Opatiji, Crikvenica se od samih početaka isticala ne samo kao klimatsko lječilište već i kao morsko kupalište, zahvaljujući svojim dugim, osunčanim pješčanim plažama. Prvi i najveći crikvenički hotel, posvećen nadvojvodi Josipu, izgrađen je 1895. g. kao palast hotel, vjerojatno arhitekta iz Budimpešte. Hotel je imao vlastito kupalište, pristanište za barke i brodove, vrt u kojem se, uz klasični sadržaj, nalazio zoološki vrt za djecu i psetarnica. Hotel je uključivao ortopedsku i gimnastičku dvoranu. Vile i pansioni imali su uređene privatne vrtove a osim javnih parkova, travnjaka i drvoreda, kojima se nastojalo oplemeniti gradski prostor, formirane su i šetnice i ljubavne cestice za dodatni romantični ugođaj.

Crikvenica, a Hungarian counterpart to Opatija, stood out from its earliest beginnings as not only a climate health resort, but also as a seaside resort with long, sandy beaches. Palasthotel, the first and the largest hotel in Crikvenica, opened in 1895. The hotel, built in honour of Archduke Joseph, was most likely designed by architects from Budapest. The hotel boasted its own bathing place, a mooring dock for boats and ships and a garden which featured a petting zoo and a kennel. It also offered an orthopaedic clinic and a gymnasium. Local villas and guesthouses were designed to include wellorganized gardens. In addition to public parks, lawns and parkways were designed to enrich the town surfaces, while promenades and lovers lanes were constructed for romantic atmosphere.



Slika 8: Crikvenica, hotel „Nadvojvoda Josip”, krajem 19. st.
Image 8: Crikvenica, Hotel Nadvojvoda Josip, late 19th century

Veli i Mali Losinj

Veli i Mali Lošinj zakonom su proglašeni zimskim klimatskim lječilištima 1892. g., bez preduvjeta za veći broj nove gradnje, niti značajnije urbanističke transformacije. Strani poduzetnici iz Austrije, Mađarske i Češke, kupovali su postojeće kuće i pretvarali ih u hotele, pansione, lječilišta. U zatečenim vrtovima uz obiteljske kuće, koje karakterizira visoki puni ogradni zid i sadnja mediteranskog bilja, posebno citrusa, novost su jedino parkovna uređenost vrtova s vazama i elementima od kovanog željeza te sadnja egzota.

Veli and Mali Lošinj were declared winter climate resorts in 1892, although there had been few necessary conditions for new developments or more significant urban transformations. Foreign developers from Austria, Hungary and Czech Republic were buying existing houses and turned many of them into hotels, guesthouses and health resorts. The existing gardens adjacent to family houses were mostly enclosed by full boundary walls and planted with Mediterranean vegetation - most notably citrus fruit trees. The only landscape novelty found here is the introduction of vases, cast iron elements and exotic vegetation.



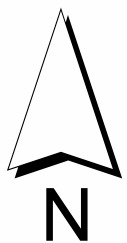
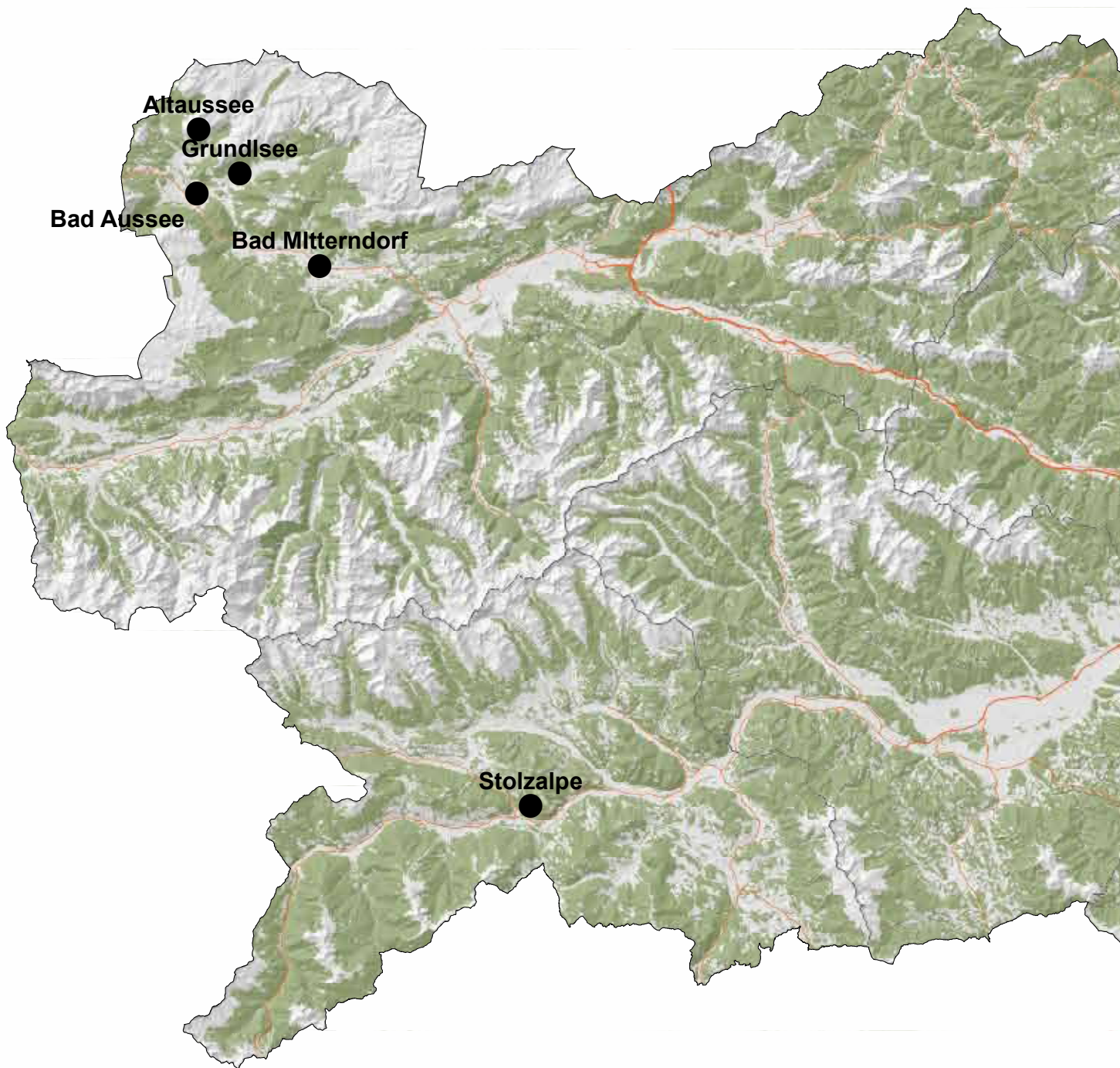
Slika 9: Veli Lošinj , pogled na luku i mjesto, kraj 19. st. • Image 9: Veli Losinj, harbour and town, late 19th century

Najveću transformaciju doživljava područje uvale Čikat, gdje se osim intenzivnog pošumljavanja, grade luksuzne vile s vrtovima na osami (arhitekti su iz Beča - Friedrich Sigmundt, Hugo Wiendenfeld, Rudolf Göbel i Graza - Alfred Keller).

The area of Čikat Bay witnessed the greatest transformation; including intensive afforestation and development of luxury villas with secluded gardens (works of architects from Vienna - Friedrich Sigmundt, Hugo Wiendenfeld, Rudolf Göbel and Graz - Alfred Keller).

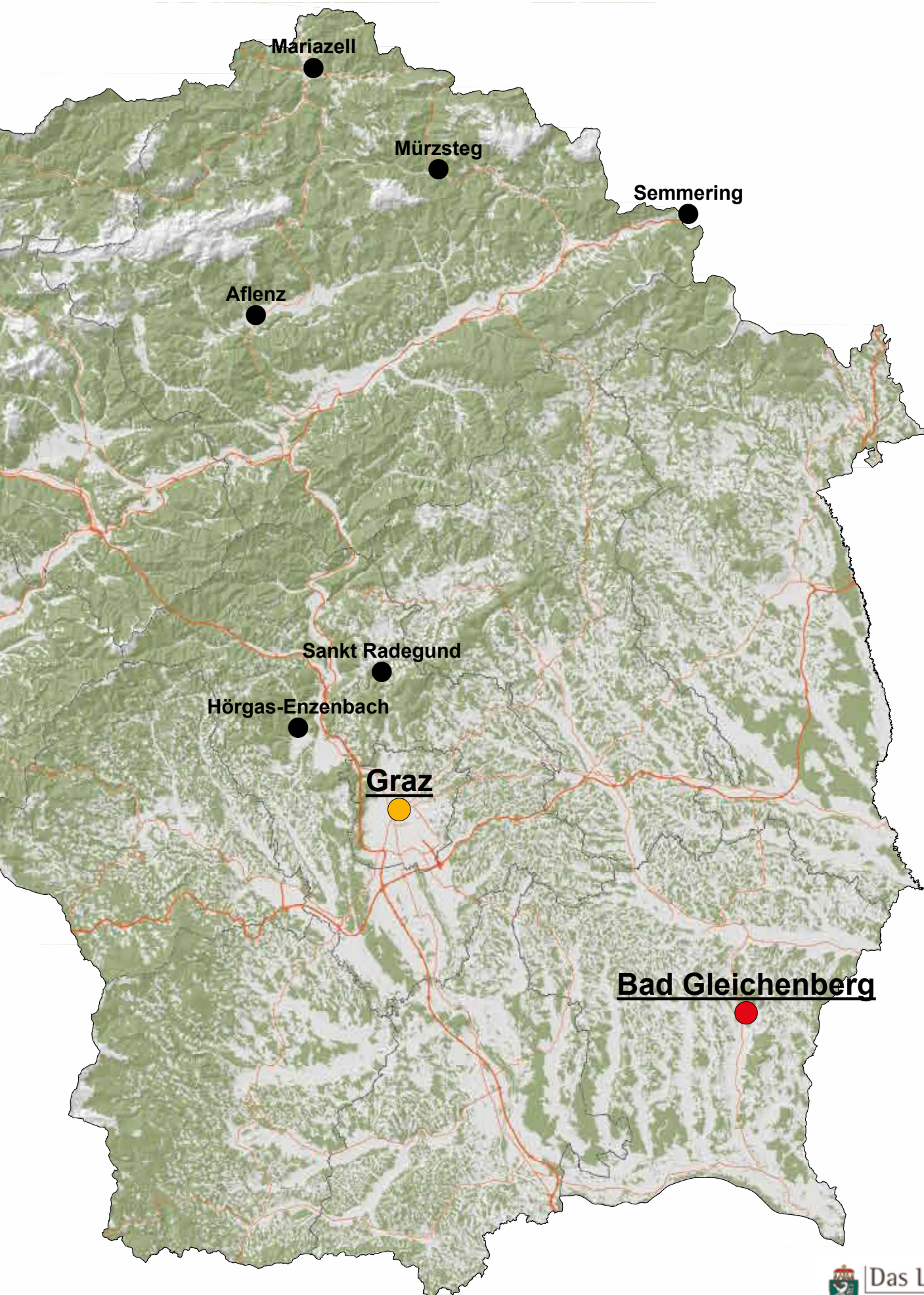


Slika 10: Čikat, Vila „Carolina”, početak 20. st.
Image 10: Čikat, Villa Carlina, early 20th century



Steiermark
Tourismussiedlungen ab 1850





Monographie Steiermark

In der Steiermark entwickeln sich im gegenständlichen Zeitraum um die Mitte des 19. Jahrhunderts an zahlreichen Orten touristische Zentren mit unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten, und verschiedensten Ausdehnungen, weshalb es grundsätzlich nicht leicht fällt, sich für eines dieser Zentren zu entscheiden. In den meisten Fällen jedoch geht diese Entwicklung mit dem Ausbau des Eisenbahnnetzes einher.

In Mariazell, das bis zu dieser Zeit ein reiner Pilger- und Wallfahrtsort mit zentraler Basilika war, wurde die Liebe zum Wintersport rund um die Bürgeralpe entdeckt und es erblühte der Ort mit zahlreichen Hotels und Gaststätten. Auch der Semmering wurde durch den Bau der Südbahn – knapp außerhalb der steirischen Grenze in Niederösterreich zum Zentrum des Sommer- und Wintertourismus. Besonders Gäste aus dem Wiener Raum zogen es zu Sommerfrische und Wintersport auf den Berg und es entstanden Grandhotels wie das Südbahnhotel oder das Panhans sowie eine Vielzahl an Villenanlagen. Für die selbe Zielgruppe entstanden im Ausseerland um die Seenorte Bad Aussee, Altaussee, Grundlsee und Bad Mitterndorf mehrere Standorte, die auch in guter Erreichbarkeit zur kaiserlichen Urlaubsdestination Bad Ischl lagen.



Semmering, Hotel Panhans

Neben diesen Arten des Tourismus – der Sommerfrische und des Wintersports – existieren noch spezielle Beispiele wie Mürzsteg mit dem kaiserlichen Jagdschloss.

Mürzsteg,
Jagdschloss



Goldener Löwe



Mariazell, Bürgeralpe



Mariazell, Erzherzog-Johann-Warte



Semmering, Südbahn Hotel

Styrian Monograph

During the objective period around the middle of the 19th century tourist centres with different thematic priorities in various extents developed in several places in Styria, which makes it difficult to choose one of these centres. In most cases, however, this development comes along with the expansion of the railway network.

In Mariazell, which was a pure pilgrim site with a central basilica at that time, people discovered their love for winter sports around the Bürgeralpe, which let the place blossom with hotels and restaurants. Through the construction of the southern railroad the Semmering – just beyond the Styrian border to lower Austria – also became a focal point of summer and winter tourism. Especially guests from Vienna were attracted by the summer retreat in the mountains, and Grand-hotels such as the Südbahnhotel or the Panhans hotel as well as a multitude of mansions cropped up. For the same target group multiple locations emerged in Ausseerland, around the lakeside towns Bad Aussee, Altaussee and Grundlsee, which were located well reachable to the imperial vacation destination Bad Ischl.



Bad Aussee, Kurhaus



Bad Aussee, Kurapotheke

Aside from these kinds of tourism – summer retreat on the one hand, winter sports on the other – there are some special examples, such as Mürzsteg with the imperial hunting château.

Eine starke Entwicklung war auch im Bereich des Gesundheits- und Kurtourismus zu beobachten. So findet man noch heute in Betrieb stehende Kur- und Heilanstalten etwa bei Murau auf der Stolzalpe, im Umfeld von Graz im Landeskrankenhaus sowie nordöstlich in Hörgas und Enzenbach – vorwiegend zur Verwendung als Lungenheilstätten auf Grund besonderer



Enzenbach, Heilanstalt

ortstypischer Heilfaktoren. All diese Heilanstalten sind charakteristisch

formal geprägt durch, den Zimmern vorgelagerte Loggien, auf denen die Gäste oder Patienten gut eingepackt auf Liegen Luft und Sonne genießen konnten und können.

Auch das Entstehen des Kurortes St. Radegund, am Fuße des Grazer Hausberges Schöckl gelegen, basierte auf dem Aspekt des Gesundheitstourismus. Trotz all dieser – und weitaus mehr – Beispielen für den aufkommenden Tourismus in der Steiermark um 1850 wird in Folge der in diesem Sinn wohl bedeutendste Ort auf Grund der unvergleichlichen Siedlungs- und Gebäudestruktur beschrieben: Bad Gleichenberg!

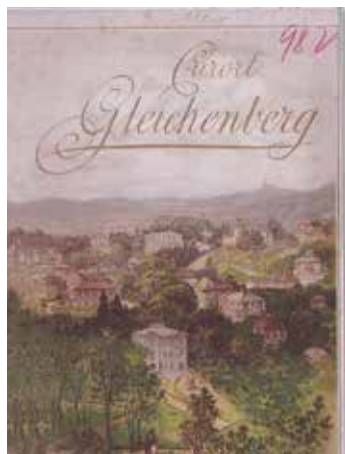
Bereits aus der Jungsteinzeit vor 5000 Jahren belegen Funde die Besiedelung im Raum des heutigen Bad Gleichenberg, um Christi Geburt waren es die Römer, die in diesen Ort zogen und auch bereits die Heilwirkung der dortigen Quellen nutzten.

Ende des 18. Jahrhunderts beginnt der Besitzer der Herrschaft Gleichenberg, Josef Graf Trauttmansdorff mit dem Versand der sogenannten Klausenquelle nach Graz, wo das Wasser in Flaschen abgefüllt und verkauft wurde. Anfang des 19. Jahrhunderts wurde die sogenannte Sulzleitnerquelle in dankbarer Erinnerung an Erzherzog Johann von Österreich in Johannesquelle umbenannt. Der Versand erfolgte ursprünglich in Tonkrügen, die in der „Krügelei“ am Südeinde des Ortes hergestellt wurden, später in Glasflaschen.

Das Mineralwasser erfuhr große Beliebtheit und auch Aufmerksamkeit bei zahlreichen Ärzten. So erschien 1822 vom Grazer Arzt Dr. Werlè, einem Schwager Erzherzog Johanns, eine Broschüre darüber. Dieser war es auch, der 1833 den Gubernial-Vizedirektor der Steiermark, Mathias Constantin Graf von Wickenburg auf das Mineralwasser im Gleichenberger Tal aufmerksam machte. Graf von Wickenburg war von der Wirkung der Wässer, dem milden Klima und auch der landschaftlichen Schönheit so beeindruckt, dass er beschloss, hier ein Heilbad zu gründen und damit diese Qualitäten einem weiten Kreis der Bevölkerung zukommen zu lassen.



St. Radegund, Kurhaus



Kurort Gleichenberg



Graf von Wickenburg

A strong development could also be seen in health and spa tourism. Even nowadays you can find still operating sanatoriums, such as Stolzalpe in Murau or, in the surroundings of Graz in its state hospital as well as north-eastern in Hörgas and Enzenbach – primarily used as tuberculosis sanatoriums because of typical local healing factors. All these sanatoriums are

formally characterized by loggias in front of the rooms, in which guests and patients can enjoy the fresh air and the sunlight, well wrapped up on sunbeds.

The emergence of health resort St. Radegund, which is located at the foot of Graz backyard mountain Schöckl, was also based on the aspect of health tourism.



Graz, LKH Lungenheilstätte

formally characterized by loggias in front of the rooms, in which guests and patients can enjoy the fresh air and the sunlight, well wrapped up on sunbeds.

The emergence of health resort St. Radegund, which is located at the foot of Graz backyard mountain Schöckl, was also based on the aspect of health tourism.

Despite all these – and far more – examples for arising tourism in Styria around 1850, the probably most significant place in this sense because of its unmatched settlement and building structures will be pictured during the further process: Bad Gleichenberg!

Finds dating back to the Neolithic Age 5000 years ago prove the population of the region of today's Bad Gleichenberg, around the Nativity it was the Romans who settled in the area and exploited the healing powers of the local springs for the first time.

Towards the end of the 18th century the owner of barony Gleichenberg, Josef Count Trauttmansdorff, began to ship the so-called "Klausenquelle" to Graz, where the water was filled into bottles and sold. At the beginning of the 19th century the then so-called "Sulzleitnerquelle" was, in grateful memory of Archduke John of Austria, renamed to "Johannesquelle". The shipment mainly happened in clay jugs, which were produced in the local "Krügelei" ("pottery") at the southern end of the village, later in glass bottles.

The mineral water experienced enormous popularity and attention with numerous doctors. In 1822, e.g., a brochure about it was published by Graz doctor Dr. Werlè, a brother in law of Archduke John. It was him who drew Mathias Constantin Count of Wickenburg's attention to the mineral water in Gleichenberg valley. Count of Wickenburg, who was the Styrian Gubernial's vice director (the Styrian Land government at that time), was excited about the effects of the water, the mild climate and the beautiful scenery, so he decided to found a health spa in order to share those qualities with as many citizens as possible.

Durch den natürlichen Auftrieb der Quellen konnten neben Trinkbrunnen auch Duschbäder – das sogenannte Tropfbad - angeboten werden. Zur Umsetzung der Pläne der Errichtung einer Mineralwasser-Benützungsanstalt und der dafür notwendigen Sicherung von Grundstücken, wurde 1834 der Gleichenberger und Johannisbrunnen Actien-Verein gegründet, dem Graf von Wickenburg bis zu seinem Tode 1880 als Präsident vorstand.

Bad Gleichenberg entwickelte sich rasch zu einer, in Österreich hin-



Bad Gleichenberg, Historische Ansicht

sichtlich der städtebaulichen und architektonischen Erscheinung mit innerörtlicher, im englischen Stil angelegter Parkanlage einzigartigen touristischen Siedlung. Diese hohe Qualität verdankt der Ort auch den strengen Gestaltungsrichtlinien, die der Direktor der Actiengesellschaft, J.C. Ritter von Pittoni vom Gubernium in Graz – vergleichbar mit der heutigen Landesregierung – beschließen lies:

„Viel, sehr viel läßt sich von unseren Gleichenberger Brunnen als Cur- und Badeort versprechen, und in Kürze wird dort an die Stelle einer einzigen Bretterbude, angezogen durch die sich täglich mehr erprobenden Heilkräfte der Quellen, eine Reihe von Gebäuden treten, die sich von Jahr zu Jahr vermehren werden. Diese Ansiedelungen können sich aber nur dann zu einem regelmäßigen Ganzen verbinden, wenn vor Beginn der Bauten eine planmäßige Gestaltung des einstigen Ganzen entworfen und jeder neue Bau sowohl hinsichtlich des Platzes, an welchem er geführt, als auch rücksichtlich seiner äußeren Form einer strengen und sachverständigen Beurtheilung unterzogen wird.“

Damit wurde von den Gründern von Bad Gleichenberg frühzeitig, im Sinne einer vorausschauenden Planung – quasi als Vorläufer der Raumplanung – erkannt, dass gestalterische Qualität einen Mehrwert für den Kurort mit sich bringt.

Zu den allgemeinen Gestaltungs-Richtlinien kam auch dazu, dass zwischen den einzelnen Gebäuden ein Mindestabstand von 38 Metern zu halten wäre und zwischen diesen auch keine trennenden Mauern oder Zäune aufgeführt werden dürften, um die Durchlässigkeit der Villenstruktur zu gewährleisten.

Von medizinischer Seite kam die Auflage, die Anzahl von zwei Geschossen nicht zu überschreiten, um anstrengendes Stiegensteigen zu vermeiden (von Dr. W.W. Prasil, einem Berater Graf von Wickenburgs). Aus Sicht der Landschaftsplanung wurde eine Höhenbegrenzung der Bauten dahingehend festgelegt, dass sie sich nach dem Ausmaß der höchsten umgebenden Bäume richten sollten, die von den Gebäuden nicht überragt werden durften.

Ausnahmen – z.B. in Form dreigeschossiger Gebäude – durchbrachen fallweise diese Regeln.

Besides the drinking fountains shower baths – so-called “Tropfbäder” (“drop baths”) - could be built because of the springs’ natural buoyancy. For the purpose of executing the plans to erect an institute of utilization of mineral water and the accompanying necessary retention of land the Gleichenberg and Johannisbrunnen stocks association was founded in 1834, which the Count of Wickenburg presided over until his demise.

Bad Gleichenberg should soon become a unique touristic settlement because of its town planning and its architectural appearance with a



Bad Gleichenberg, Historische Ansicht

British-style downtown park. This high quality is due to the strict style guidelines which the association’s director, J.C. Knight of Pittoni from the Graz Gubernium (Graz provincial government) had passed:

“Much, very much can be expected from our Gleichenberg wells as a spa and bathing resort, and soon a number of buildings will replace the single wooden shack, attracted by the daily proving healing powers of the springs, which are going to multiply each and every year. Yet, these settlements can only unite to a constant whole if ahead of constructions a systematical design of the former whole is conceptualized and each and every new building undergoes a strict expert evaluation in regard of its place, in which it is constructed, as well as taking account of its outer form.”

Thereby the founders of Bad Gleichenberg realized early on that forward-looking planning – as a precursor of regional development planning – in the shape of creative quality entails additional value to the spa town.

To ensure the transition of the villa structure a minimum distance of 38 meters between the buildings, in between which no dividing fences or murals should be built, came alongside the style guidelines.

The medical side saw the limitation of the amount of stories to just two as a requirement to avoid exhausting stair climbing (by Dr. W.W. Prasil, a consultant of the Count of Wickenburg).

From the landscape planning point of view a limitation in height of the buildings should be determined by the height of the surrounding trees, as the buildings should not tower over the highest ones.



*Hotel
Grazerhof*

Die seitens des Gubernium auferlegten Gestaltungsrichtlinien und auch deren strenger Vollzug kann Steiermark weit als einzigartig erkannt werden und ist auch bis heute eine städtebauliche und landschaftsplanerische Besonderheit, die nach wie vor spürbar und erlebbar ist – wenngleich es zahlreiche Fehlentwicklungen, vorwiegend hinsichtlich „Nachverdichtung“ – durch dichtere Verbauung und Aufstockung – gegeben hat.



Bad Gleichenberg, Hotel Grazerhof

Die Entwicklung der Bautätigkeit erfolgte – beginnend um 1834 – in mehreren Etappen. Ein weiterer Schub mit großem Bedarf an Wohnraum für Kurgäste kam mit der Eröffnung der Südbahn- und in weiterer Folge der Ostbahnstrecken 1857, die durch einen Kutschendienst von der Bahnhaltestelle in Feldbach nach Bad Gleichenberg ergänzt wurde. Die bauliche Gestaltung der Hotels und Villen unterscheidet sich zwischen erster und zweiter Bauetappe durch Stilmerkmale des Spätbiedermeier am Beginn und verschiedenen Ausprägungen des Historismus in der zweiten Phase. Die Volumina der Bauten differierte von



Bad Gleichenberg, Hotel Mailand

Hotels über private Großvillen und Sommerresidenzen. Eine weitere Bauetappe folgte im Kurort nach dem Ersten Weltkrieg, gefördert durch die Einrichtung einer Postautobuslinie und schließlich eines eigenen Eisenbahnanschlusses. Der Zweite Weltkrieg wirkte sich dramatisch negativ auf den Kurort aus, zahlreiche Villen und Hotels und selbst das Kurhaus fielen den Kriegshandlungen zum Opfer. 1956 wurde von der Pensionsversicherungsanstalt ein Kurheim errichtet, das bald in das Eigentum des Landes überging und als Internat für eine Berufsschule betrieben wurde. Am Rande des Kurparks entstand ein neues Kurmittelhaus mit Wandelhalle. Erst in jüngster Zeit, im Jahr 2008, wurde das Kurmittelhaus von einer Investorengruppe übernommen und durch

Some exceptions – like a three-storey building – occasionally broke that rule.

The style guidelines imposed by the Gubernium and their even stricter execution can be seen as unique in Styria, and is to date an urban and landscape planning speciality which is still perceptible – despite several undesirable developments, primarily in regard to densification – through denser lining and heightening.



*Hotel Grazerhof
Aufstockung*

The construction activity's development came – starting in 1834 – in multiple stages. Another push with a rising demand in housing space for spa guests came with the openings of the southern and the eastern railway in 1857, which was amplified by a carriage service from the railway stop in Feldbach to Bad Gleichenberg. The hotels' and villas' architectural composition between the first and second stage differed through stylistic characteristics of late Biedermeier period at the beginning and different manifestations of historicism in the second phase. The buildings' volumes differed from hotels to large private mansions



Bad Gleichenberg, Mailander Saal historisch

and summer residences. Another stage followed World War I, promoted by the establishment of a postal bus line and finally by the village's own railway connection. World War II had a devastating influence on the small town with many villas and hotels and even the spa house being destroyed. In 1956 the Austrian federal pension fund constructed a sanatorium that should soon be conveyed into state property and found use as a boarding home for a vocational school. At the edge of the spa gardens a pump room with a covered walk emerged. This pump room was taken over by a group of investors quite recently in 2008 and replaced by a contemporary building with hotel, thermal and spa services. Norwegian architects Jensen&Skodvin succeeded in re-

einen zeitgemäßen Bau mit Hotel-, Thermal- und Kurbetrieb ersetzt. Es gelang den norwegischen Architekten Jensen&Skodvin eine gefühlvolle Verzahnung dieses großen Baukörpers mit dem Kurpark in ansprechender, organischer Architektursprache.

Der Kurpark im Ausmaß von ca. 20 Hektar unterliegt als Naturdenkmal nach dem Steiermärkischen Naturschutzgesetz besonderem Schutz. Die Besonderheit des Kurparks, der im Stil eines englischen Land-



Bad Gleichenberg, Kurhaus verzahnt mit Kurpark

alizing a soulful interlocking of this immense building with the spa park in an appealing, organic architectural language.

The spa garden with its size of about 20 hectare is especially protected as a natural monument by the Styrian law on nature conservation. The garden, arranged in the style of a British landscape garden, has its peculiarity in the multitude of indigenous and exotic giant trees, entwined walkways and allies, decorated with sculptures and romantic fountains. Also worth mentioning is the so-called "Rindenkapelle"



Bad Gleichenberg, Brunnen im Kurpark

schaftsgartens angelegt ist, sind die Vielzahl an heimischen und exotischen Baumriesen, verschlungenen Spazierwegen und Alleen, verziert durch Skulpturen und romantischen Brunnen. Speziell zu erwähnen ist die sogenannte Rindenkapelle, eine achteckige kleine Marien-Kapelle von Christoph Ohmayer auf einer Anhöhe des Parks, deren Rindenfassade seit ca. 150 Jahren erhalten geblieben ist.

("bark chapel"), a small octagonal chapel of Mary, built by Christoph Ohmayer on a hill in the gardens, whose original bark facade survived for over 150 years.



Bad Gleichenberg, Rindenkapelle

Die einzigartige städtebauliche Struktur um den Kurpark war neben den Hotels und Villen geprägt von einigen Sonderbauten. 1873 wurde ein Kurtheater mit 500 Sitzplätzen vom Bauherren Carl Josef von Bertalan erbaut. Eine Musikkapelle des Actien-Vereins musizierte regelmäßig im Musikpavillon. Die Vereinsterrasse bot diverse Möglichkeit der Freizeitgestaltung, von Lesesälen bis zum Kur-Café. Das Kurhotel vom bekannten Grazer Architekten Hans Hönel wurde im Stil des Jugendstils umgesetzt, jedoch durch viele Umbauten mehrmals verändert. Von Graf von Wickenburg wurde 1841-45 an markanter Stelle am Hügel über der Brunnenstraße eine Kirche und ein Franziskanerkloster im Biedermeierstil errichtet. Heute noch – als Curmuseum - erhalten ist das sogenannte Brunnenhaus, erbaut 1950 von Architekt Karl Lebwohl als Rundbau mit Kegeldach und Laterne, mit innenseitiger Flachkuppel, die von einem Deckengemälde von Wolfgang Buchner geziert ist. Einem ganz besonderen Bauwerk begegnet man in der Brunnenstraße, wo in den felsigen Berg ein Eiskeller gehauen ist. Das ägyptisch anmutende Portal führt zu einem Stollen,



Bad Gleichenberg, Hotel Allmer

The unique structure of urban planning around the spa gardens was, besides the hotels and mansions, shaped by a couple of special constructions. In 1873 a spa theatre with 500 seats was constructed by builder Carl Josef of Bertalan. A band by the "Actien-Verein" ("stock association") regularly played music in the local bandstand. The association's terrace provided various possibilities of leisure activities, from reading rooms to a spa café. The spa hotel, which was designed in art nouveau style – but was altered multiple times by different building refurbishments – by the well-known Graz architect Hans Hönel. Between 1841 and 1845 Count Wickenburg erected a church and a Franciscan monastery in Biedermeier style in a striking place, above Brunnenstreet. Still intact – as a spa museum – is the so-called "Brunnenhaus" (also a smaller "pump room" in form of a pavilion), which was constructed by architect Karl Lebwohl as a rotunda with a conical roof, an inside low dome, which is adorned by a ceiling panel by Wolfgang Buchner. On Brunnenstreet a very special building can be encountered, where an ice cellar was carved into the rocky hill.



Bad Gleichenberg, Hauptplatz - neue Verdichtung

in dem früher in den Wintermonaten Eisblöcke aus den zugefrorenen Bächen geschnitten und eingelagert wurden und durch das besondere Klima über den ganzen Sommer zur Verfügung stand.



Bad Gleichenberg, Brunnenhaus



Bad Gleichenberg, Kirche



The Egyptian seeming portal leads to a gallery where back in the day blocks of ice were cut out of the frozen streams and stored, which were available all over the year because of the special prevailing climate.

Bad Gleichenberg, Eiskeller

Nachfolgend angeführt werden einige der bedeutendsten Villen und Hotels – vormalig und heute – als positive oder negative Beispiele:

Some of the most important mansions and hotels – former and recent ones – are listed below as positive or negative examples:

Villa Wickenburg



Villa Albrecht



Villa Suess



Villa d'Orsay



Villa Clar



Villa Max



Villa Possenhofen



Hotel Mailand



Bad Gleichenberg, seit vielen Jahrhunderten ein ganz besonderer Ort, wurde endgültig in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Zentrum



Bad Gleichenberg, historische Trink- und Wandelhalle

des Gesundheits- und Kurtourismus entdeckt und entwickelt. Die hohe Qualität in städtebaulicher und baukultureller Hinsicht konnte durch die Erlassung und strikte Einhaltung von Bebauungsrichtlinien in überwiegendem Maße über die Zeit erhalten werden, wenngleich in einigen wenigen Bereichen dem Druck von profitgierigen Investoren nachgegeben wurde und eine Nachverdichtung durch Auffüllung und Aufstockung zum strukturellen Wandel und zur Maßstabslosigkeit beigetragen hat. Dennoch hat die Gesamtqualität dieses Tourismus-Juwels immer wieder zu einem Aufblühen und einer großen Beliebtheit geführt, was in Form zahlreicher Gästelisten mit hochrangiger Gesellschaft aus hohem Adel, Prominenz und Geschäftsleuten belegt ist.

Diese gesellschaftliche Funktion des Kurortes hat auch eine weitere – besondere – Art des Tourismus in Bad Gleichenberg hervorgebracht – den „Heiratstourismus“! Das Auf und Ab des Ortes über die Jahrzehnte und Jahrhunderte hat sich im Vergleich ähnlicher Tourismus-Siedlungen in der Steiermark zum Positiven gewendet, indem er sich neben dem Kur- und Gesundheitstourismus auch mit Tourismusschulen von Weltruhm einen bedeutenden Namen gemacht und zu einem hohen Bekanntheitsgrad geführt hat.

Bad Gleichenberg, Gästeliste

Bad Gleichenberg, that has been a unique place for centuries, was ultimately discovered and developed as a centre for health and spa tourism in the first half of the 19th century. The high quality in regards of urban planning and building culture could largely be preserved over time by the enactment and the strict compliance with the cultivation guidelines, albeit in a few domains the pressure by investors greedy for profit could not be withstood, and the densification through backfilling and replenishment contributed to a structural transition and to buildings out of scale. Nevertheless the total quality of this tourist jewel led to a recurring blossoming and an enormous popularity, which is proven in



Bad Gleichenberg, Constantinquell Ausschank

the form of multiple guest lists with an exalted society of high nobility, prominence and businessmen.

This social function of the spa town has brought out another – extraordinary – form of tourism in Bad Gleichenberg – wedding tourism!

The villages' ups and downs through the decades and centuries have, compared to similar tourist settlements in Styria, taken a turn for the better, by, besides its spa and health tourism, building itself a reputation for its tourism schools of world fame, which led to a very high publicity.

1883. **Kurort Gleichenberg in Steiermark.** Nr. 33.

LISTE 51. Saison.
der
angekommenen Curgäste und Fremden.

Par- ties- Zahl	Ankunft	Namen und Charakter	Wohnung	Per- sonen- Zahl
		Se. Durchlaucht Emerich Prinz von Thurn und Taxis , k. k. General der Cavallerie, Oberstallmeister Sr. Majestät des Kaisers und Königs.		
		Se. Excellenz F.-Z.-M. Friedrich Freiherr von Mondel , Erster General-Adjutant Sr. Majestät des Kaisers und Königs.		
		Herr General-Major Leonidas Freiherr von Popp , Zweiter General-Adjutant Sr. Majestät des Kaisers und Königs.		
		• Major Hermann Ritter von Ploennies , Flügel- Adjutant Sr. Majestät des Kaisers und Königs.		
		• Major Graf Heinrich Wolkenstein-Trostburg , Flügel-Adjutant Sr. Majestät des Kaisers u. Königs.		
		• Major Graf Felix Orsini-Rosenberg , Flügel- Adjutant Sr. Majestät des Kaisers und Königs.		
		• Major Josef Benkeš de Kardi-Sárhiva , k. k. Leibgarde-Reiter-Escadrons-Commandant.		
		• k. k. Hauptmann E. v. Chavanne .		
		• k. k. Rittmeister Arthur Freiherr v. Lederer .		
		• L. Ritter v. Ivoy , k. k. Hofrath des k. k. Oberst- stallmeistersamtes.		
		• Hofcaancier J. Gtrolla .		
		Se. Excellenz F.-Z.-M. Franz Freiherr Kuhn v. Kuhn- feld , Corps-Commandant und commodirender General in Graz.		
		Herr k. k. Oberst Emil Probst Edler v. Ohstorff , Generalstabs-Chef in Graz.		
		Se. Excellenz Freiherr Guido Kübeck v. Köbau , Sr. Majestät wirklicher geheimes Rath, Statthalter von Steiermark.		
		Herr Julius Seeder , k. k. Statthaltercouncil von Graz.		

Historische Darstellungen/
historical images
Quelle Ria Mang



SITUATIONS-PLAN des Curortes Gleichenberg

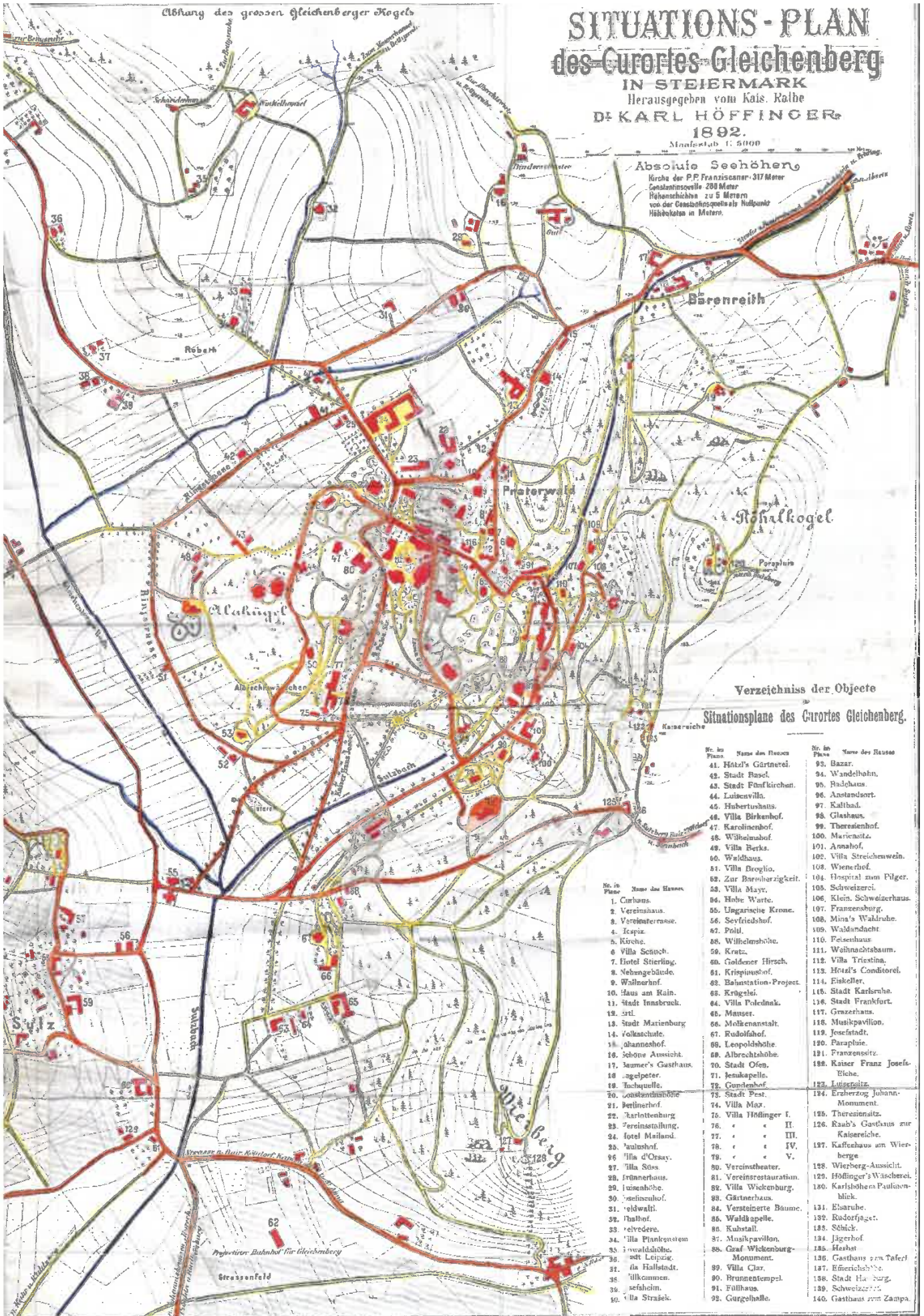
IN STEIERMARK

Herausgegeben vom Kais. Kolbe

D^r KARL HÖFFINGER

1892.

Maßstab 1:5000



Absolute Seehöhe
Kirche der P.P. Franziskaner 317 Meter
Gasthauszeile 288 Meter
Höheunterschied 21 5 Metern
von der Gasthauszeile als Nullpunkt
Höhehöhen in Metern.

Verzeichniss der Objete

Situationspläne des Curortes Gleichenberg.

Nr. im Plan	Name des Hauses	Nr. im Plan	Name des Hauses
1.	Carhaus.	95.	Bazar.
2.	Vereinshaus.	96.	Wandelbahn.
3.	Vereinsterasse.	97.	Polzhaus.
4.	Isopiz.	98.	Anstandsloort.
5.	Kirche.	99.	Kathod.
6.	Villa Schuch.	100.	Glashaus.
7.	Hofel Stierling.	101.	Theresienhof.
8.	Nebengebäude.	102.	Mariastz.
9.	Wallerhof.	103.	Annahof.
10.	Haus am Rain.	104.	Villa Streichenwein.
11.	Stadt Innsbruck.	105.	Wienerhof.
12.	Artl.	106.	Hospital zum Pilger.
13.	Stadt Marzenburg.	107.	Schweizerci.
14.	Volksschule.	108.	Klein. Schweizerhaus.
15.	ahanneshof.	109.	Fransenburg.
16.	Schöne Aussicht.	110.	Mina's Waldruhe.
17.	Baumer's Gasthaus.	111.	Waldandacht.
18.	ogelpeter.	112.	Felsenhaus.
19.	Tachquelle.	113.	Weihnachtsbaum.
20.	Josephsbrunne.	114.	Villa Triestina.
21.	Bettlerhof.	115.	Hotel's Conditiorei.
22.	Karlottenburg.	116.	Eiskoller.
23.	Vereinstillung.	117.	Stadt Karlsruhe.
24.	Hotel Mailand.	118.	Stadt Frankfurt.
25.	Waldhof.	119.	Grazerhaus.
26.	Villa d'Orsay.	120.	Musikpavillon.
27.	Villa Stos.	121.	Josephhof.
28.	Frönerhaus.	122.	Paraphie.
29.	Waisenhöhe.	123.	Franzensitz.
30.	Waldhof.	124.	Kaiser Franz Joseph-Eiche.
31.	Waldwirth.	125.	Luzgstein.
32.	Dachhof.	126.	Erzherzog Johann-Monument.
33.	Waldere.	127.	Theresiensitz.
34.	Villa Plankenstern.	128.	Raub's Gasthaus zur Kaiserliche.
35.	Waldhöhe.	129.	Kaffeehaus am Wierberge.
36.	mit Leipzig.	130.	Wierberg-Aussicht.
37.	Waldhöhe.	131.	Höfingers Wascheri.
38.	Waldhöhe.	132.	Karlshöhe's Paulinonblick.
39.	Waldhöhe.	133.	Elsarube.
40.	Waldhöhe.	134.	Rudorfsger.
41.	Waldhöhe.	135.	Schick.
42.	Waldhöhe.	136.	Jägerhof.
43.	Waldhöhe.	137.	Heubst.
44.	Waldhöhe.	138.	Gasthaus zum Tafel.
45.	Waldhöhe.	139.	Villa Clar.
46.	Waldhöhe.	140.	Stadl Hauberg.
47.	Waldhöhe.	141.	Schweizerhaus.
48.	Waldhöhe.	142.	Gasthaus zum Zampa.
49.	Waldhöhe.		
50.	Waldhöhe.		

Monografia Friuli Venezia Giulia

ARTA TERME

Le origini della storica stazione di cura di Arta Terme sono legate alle locali sorgenti, le cui proprietà terapeutiche erano già note al tempo dei romani. Il sito si trova lungo l'antica via Iulia Augusta che da Aquileja attraversava la valle del Bût e il passo Monte Croce Carnico per giungere al Norico. Il toponimo deriva dal latino *Artus* ('stretto' o 'stretta di valle'), in riferimento all'ubicazione dell'abitato sito in una gola del canale di San Pietro. Nel corso del Medioevo le acque solforose sgorganti dalla fonte Pudia furono sfruttate soprattutto dalle genti del luogo ma nei secoli successivi, grazie alle maggiori conoscenze sulle qualità terapeutiche delle acque, costituirono richiamo crescente per nuovi ospiti. Dopo approfonditi studi scientifici sui benefici delle acque solforose promossi nel 1847 a Padova dal professore di chimica Francesco Ragazzini, nel 1857 venne aperto uno «Stabilimento Igienico Balneario di Acque Pudie Solfo-Idriche». Tuttavia soltanto nel 1870, su iniziativa di Giovanni Pellegrini di Arta, fu inaugurato il principale stabilimento termale: per la prima volta l'acqua Pudia veniva sfruttata a scopi curativi grazie alla consulenza della Clinica medica di Bologna. In quel periodo altri illustri clinici italiani (fra questi Pietro Albertoni, Antonio Gnudi e Giovanni Vitali) concorsero a dare impulso al centro termale di Arta che ben presto divenne una nota stazione di cura in tutta Italia. L'acqua minerale solfato-calcico-magnesiaca-solfurea che sgorga a una temperatura costante di 9°C si presenta particolarmente benefica per la prevenzione delle malattie gastroenteriche, respiratorie e articolari. Ebbe inizio un periodo di rinomanza, confermata dalla presenza di numerosi ospiti provenienti soprattutto dalle Tre Venezie, attratti dagli effetti terapeutici delle acque, dal clima fresco e dal paesaggio salubre dei dintorni. Sorsero quindi le prime strutture ricettive: agli albori del Novecento venne realizzato, grazie all'intraprendenza del cavaliere Osvaldo Radina Dereatti detto *Basic* (1852-1908), il nuovo Albergo Poldo di Piano d'Arta (via Guglielmo Marconi 1), che si aggiungeva alla struttura preesistente realizzata nel 1872 dal conte Leopoldo Radina Dereatti (1826-1885). Dotato di acqua corrente, luce elettrica e bagni solforosi la struttura era destinata ad una clientela borghese, in prevalenza veneziana. Nell'estate 1885 l'albergo ebbe fra gli ospiti anche il poeta Giosuè Carducci. Presso lo Stabilimento Grassi, che successivamente divenne Albergo Savoia (via Nazionale), funzionava invece un servizio di vetture che attendeva l'arrivo dei clienti presso la stazione ferroviaria della Carnia. Dotata di bagni termali interni, la struttura fu edificata nel periodo 1850-1870 ma conobbe un riordino in forme eclettiche e Dèco negli anni Venti del Novecento. Nel 1906 fu inaugurato l'Albergo Rossi (ora in degrado) che disponeva di quaranta camere dotate di bagno. Nell'estate del 1923 la struttura ospitò anche il Principe Umberto di Savoia. Il periodo di fulgore delle Terme di Arta conobbe una brusca interruzione dopo Caporetto con l'invasione austro-tedesca del 1917. Gli impianti termali furono parzialmente distrutti, gli alberghi requisiti e trasformati in alloggi o in ospedali per militari. La ripresa dell'affluenza turistica conobbe un rilancio nel primo dopoguerra. Nuove analisi chimiche condotte nel 1924 dal professore udinese Domenico Feruglio (Feletto Umberto, 1881-Udine, 1968), docente di chimica agraria a Padova, avvalorarono i dati forniti dal Ragazzini nel 1847, confermando le qualità curative della fonte solforosa. Nel 1936 la località venne riconosciuta come «Stazione di Soggiorno e Turismo» (nuovamente confermata nel 1967), mentre con l'inaugurazione di

Monograph Friuli Venezia Giulia

ARTA TERME

The origins of the historic health site of Arta Terme are linked to the local water springs, whose therapeutic properties were already known at the Romans' time. The site is located along the ancient Iulia Augusta road that from Aquileja crossed the Bût valley and the Croce Carnico mountain pass to reach the Norico area. The toponym derives from the Latin *Artus* ('narrow' or 'narrow valley'), referring to the location of the built-up village space in a gorge of the San Pietro canal. During the Middle Ages the sulphurous waters gushing from the Pudia source were exploited above all by the people of the place but in the following centuries, thanks to the greater knowledge on the therapeutic qualities of the waters, they constituted a growing call for new guests. After thorough scientific studies on the benefits of the sulphurous waters promoted in 1847 in Padua by the chemistry professor Francesco Ragazzini, in 1857 a «Stabilimento Igienico Balneario di Acque Pudie Solfo-Idriche» («Balneario sanitary plant of Water Pudia») was opened. However, only in 1870, on the initiative of Giovanni Pellegrini from Arta, was inaugurated the main thermal establishment: for the first time Pudia water was used for curative purposes thanks to the advice of the Bologna Medical Clinic. At that time other famous Italian clinicians (including Pietro Albertoni, Antonio Gnudi and Giovanni Vitali) contributed to boosting the Arta spa, which soon became a well-known health resort throughout Italy. The sulphate-calcium-magnesium-sulphurous mineral water that flows at a constant temperature of 9°C is particularly beneficial for the prevention of gastrointestinal, respiratory and joint diseases. A period of renown began, confirmed by the presence of numerous guests coming mainly from the Venetian regions, attracted by the therapeutic effects of the waters, the cool climate and the healthy landscape of the surroundings. Thus the first accommodation facilities were built: at the dawn of the 20th century, thanks to the initiative of the knight Osvaldo Radina Dereatti known as *Basic* (1852-1908), the new Hotel Poldo of Piano d'Arta (via Guglielmo Marconi 1), which was added to the existing structure built in 1872 by Count Leopoldo Radina Dereatti (1826-1885). Equipped with running water, electric light and sulphurous baths, the structure was intended for a bourgeois clientele, mostly from Venezia. In the summer of 1885 the hotel also hosted the poet Giosuè Carducci. At the Grassi plant, which later became Albergo Savoia (via Nazionale), a car service was working that awaited the arrival of customers at the Carnia railway station. Equipped with internal thermal baths, the structure was built in the period 1850-1870 but underwent a reorganization in eclectic forms and Dèco in the 1920s. In 1906 the Rossi Hotel (now in decline) was inaugurated which had forty rooms with bathroom. In the summer of 1923 the structure also hosted Prince Umberto of Savoy. The period of splendor of the Baths of Arta experienced a sudden interruption after Caporetto with the Austro-German invasion of 1917. The spa facilities were partially destroyed, the hotels required and turned into military accommodation or war hospitals. The resumption of the tourist flow experienced a revival in the first post-war period. New chemical analyzes carried out in 1924 by the professor from Udine Domenico Feruglio (Feletto Umberto, 1881-Udine, 1968), expert of agricultural chemistry in Padua, validate the data provided by Ragazzini in 1847, confirming the healing qualities of the sulphurous source. In 1936 the town was recognized as a «Stazione di Soggiorno e Turismo» («Station of Resort

nuovi stabilimenti termali di proprietà comunale (16 aprile), si poté registrare un incremento di turisti provenienti da tutta Italia. Con l'apertura del nuovo complesso termale si rilevò anche una crescita delle strutture alberghiere. Ai già noti Savoia, Poldo e Rossi si aggiunsero l'Albergo Belvedere (ex Seccardi), l'Albergo- ristorante Salon (via Peresson 70), la Trattoria con camere Cozzi (via Marconi 13/15), l'Hotel Gardel (Via Guglielmo Marconi 6/8), l'Albergo Talotti e il Dalmazia. Si aggiunsero in breve l'Osteria al Torrente a Cedarchis, l'Albergo e trattoria Trieste (via Giosuè Carducci 54); quindi il Gortani (camere con uso cucina, via Umberto I 43), il Cella (Via Umberto I 50), l'Edelweiss (viale delle Terme 1), l'Affittacamere La Rosa (via Fontana 21), l'Albergo ristorante Miramonti (via Umberto I 22) e nei primi anni Cinquanta, l'Hotel Park Oasi a Piano d'Arta (Viale delle Terme 15). La situazione precipitò nuovamente con lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale. Soltanto a partire dalla metà degli anni Cinquanta la località conobbe una graduale ripresa, mentre fra il 1955 e il 1964 la gestione dello stabilimento termale fu affidato ad una società di albergatori locali. La rinascita di Arta ebbe inizio nel 1960 con la fondazione della «Società per Azioni Fonte Pudia» che avviò la progettazione di un moderno edificio termale tuttora in funzione, realizzato a forma di pagoda dall'architetto Gino Valle (Udine, 1923–2003). Completata la struttura nel 1964 la località ottenne, l'anno successivo, la denominazione ufficiale di «Arta Terme». Conseguentemente sorsero dei nuovi alberghi: fra questi l'Hotel alla Fonte (via Nazionale 38) e il Comune Rustico (Via Fontana 14). Vennero inoltre ammodernate quasi tutte le altre strutture esistenti. Arta Terme subì un nuovo contraccolpo a causa del terremoto del 1976 ma l'inevitabile calo turistico conobbe una ripresa già nei primi anni Ottanta, tanto che nel 1982 la stazione termale venne potenziata con la costruzione di una nuova struttura ad opera dell'architetto Silvano Varnier (Rorai, 1935-Pordenone, 2010). I moderni stabilimenti accolgono oggi una moltitudine di ospiti che possono accedere alle terapie con acque e fanghi termali, a trattamenti riabilitativi e fisioterapici, sino alle cure inalatorie e idropiniche.

and Tourism», confirmed in 1967), while with the inauguration of new municipal-owned spas (April 16), an increase in tourists from all over Italy was recorded. With the opening of the new thermal complex there was also a growth in hotel facilities. To the well-known Savoia, Poldo and Rossi were added the Albergo Belvedere (formerly Seccardi), the Albergo-restaurant Salon (via Peresson 70), the Trattoria with rooms Cozzi (via Marconi 13/15), the Hotel Gardel (Via Guglielmo Marconi 6/8), the Hotel Talotti and Dalmatia. The Torrente Osteria in Cedarchis, the Hotel Trieste (via Giosuè Carducci 54) was soon added; then the Gortani (rooms with kitchen, via Umberto I 43), the Cella (Via Umberto I 50), the Edelweiss (viale delle Terme 1), the Rooms house La Rosa (via Fontana 21), the Miramonti Hotel Restaurant (via Umberto I 22) and in the early 1950s, the Hotel Park Oasi in Piano d'Arta (Viale delle Terme 15). The situation precipitated again with the outbreak of the Second World War. Only from the mid-fifties did the town experience a gradual recovery, while between 1955 and 1964 the management of the thermal establishment was entrusted to a company of local hoteliers. The revival of Arta began in 1960 with the founding of the «Società per Azioni Fonte Pudia» («Fonte Pudia Company») which started the design of a modern thermal building still in function, built in the shape of a pagoda by architect Gino Valle (Udine, 1923-2003). Completed the structure in 1964 the town obtained, the following year, the official name of «Arta Terme». Consequently new hotels were built: among these the Hotel alla Fonte (via Nazionale 38) and the Comune Rustico (Via Fontana 14). Almost all the other existing structures were also modernized. Arta Terme suffered a new setback due to the earthquake of 1976 but the inevitable tourist decline has known a recovery already in the early Eighties, so much so that in 1982 the spa was strengthened with the construction of a new structure by architect Silvano Varnier (Rorai, 1935-Pordenone, 2010). Today the modern establishments welcome a multitude of guests who can access therapies with thermal waters and mud, rehabilitation and physiotherapy, up to inhalation and mineral water treatments.



Cartolina degli anni Trenta di Arta.
1930s advertising postcard of Arta.

(c) Archivio fotografico ERPAC, Passariano



Veduta di Arta Terme e le montagne circostanti.

General view of Arta Terme and the surrounding mountains. (c) Archivio fotografico ERPAC, Passariano

GRADO

Già porto romano a servizio di Aquileia e castrum, Grado si sviluppò attorno al 452 quando molti abitanti si rifugiarono sull'isola per sfuggire agli Unni. Nel 568, con l'invasione dei Longobardi in Friuli, Paolino d'Aquileia vi trasferì la sede del Patriarcato. Grado crebbe di popolazione ed acquisì un importante ruolo politico e religioso, testimoniato dalla costruzione delle basiliche di Santa Eufemia e di Santa Maria delle Grazie (fine del VI secolo). A partire dal XII secolo il Patriarca di Grado (dal 1451 Patriarca di Venezia) trasferì la sua residenza a Venezia. Conseguentemente la comunità gradese rimase per secoli un isolato paese di pescatori, composto da un insieme di lagune e canali d'acqua amministrati direttamente dalla Serenissima. Con il Trattato di Campoformio (1797), che sancì la fine della Repubblica di Venezia, Grado entrò a far parte dei domini della casa d'Austria che, eccettuata la breve parentesi napoleonica, ne mantenne il possesso fino al 1918. A questo periodo risalgono le origini della stazione turistica: con una serie di opere avviate al volgere del XIX secolo, gli austriaci impressero sviluppo all'abitato, rendendo la località balneare attrattiva per l'aristocrazia asburgica. La pratica dei bagni di mare conobbe notevole incremento alla fine dell'Ottocento, grazie agli studi del pediatra Giuseppe Barellai (Firenze, 1813–1884) il quale pose la sua attenzione sul lido gradese promuovendo la costruzione, nel 1872, di un ospizio marino infantile, destinato a bambini affetti da malattie articolari e ossee. Grazie alla vocazione climatica la località venne iscritta nell'elenco ufficiale dei luoghi di cura imperiali: il 25 giugno 1892 fu lo stesso Imperatore Francesco Giuseppe a promulgare la disposizione sul Bollettino delle leggi e ordinanze per il Litorale austro-illirico. Da questa data Grado, assieme ad Abbazia, divenne uno fra i luoghi balneari più ambiti ed esclusivi dell'Impero. Già nel 1890 il Comune pose le premesse per lo sviluppo marino di Grado, realizzando il Nuovo Stabilimento Balneare e un grande Restaurant sul mare: la costruzione, a croce, dipinta a strisce orizzontali gialle e rosse con al centro il ristorante, appoggiava su di una struttura lignea a palafitta. Tramite un pontile si accedeva alla terrazza a mare composta di 400 cabine e quattro gruppi doccia. I Gradesi, prevalentemente pescatori, in questo modo avviarono nuove attività a carattere turistico. Giunsero anche alcuni albergatori dall'Austria i quali, con esperienza e capitali, costruirono alberghi e pensioni per un sempre crescente numero di ospiti stranieri. I turisti

GRADO

Already a Roman port in service of Aquileia and castrum, Grado developed around 452 when many inhabitants took refuge on the island to escape the Huns. In 568, with the invasion of the Longobards in Friuli, Paolino d'Aquileia transferred the seat of the Patriarchate to it. Grado grew in population and acquired an important political and religious role, witnessed by the construction of the basilicas of Santa Eufemia and Santa Maria delle Grazie (end of the 6th century). From the 12th century the Patriarch of Grado (Patriarch of Venice from 1451) transferred his residence to Venice. Consequently the Grado community remained for centuries an isolated fishing village, composed of a group of lagoons and water channels administered directly by the Serenissima. With the Treaty of Campoformio (1797), which sanctioned the end of the Republic of Venice, Grado became part of the domains of the house of Austria which, with the exception of the brief Napoleonic period, retained possession until 1918. At this time date back to the origins of the tourist station: with a series of works started at the turn of the nineteenth century, the Austrians developed the town, making the seaside resort attractive for the Habsburg aristocracy. The practice of sea baths experienced a notable increase at the end of the nineteenth century, thanks to the studies of the pediatrician Giuseppe Barellai (Florence, 1813–1884) who placed his attention on the Grado's lido promoting the construction, in 1872, of an infant marine hospice, intended for children with joint and bone diseases. Thanks to the climatic vocation, the town was included in the official list of imperial health resorts: on 25 June 1892 it was Emperor Franz Joseph himself who promulgated the provision in the Bulletin of Laws and Ordinances for the Austro-Ilyrian Coast. From this date Grado, together with Abbazia, became one of the most coveted and exclusive seaside resorts of the Empire. Already in 1890 the Municipality laid the foundations for the marine development of Grado, realizing the New Bathing Establishment and a large Restaurant on the sea: the cross-shaped building, painted in yellow and red horizontal stripes with the restaurant in the center, rested on a wooden structure with stilts. A jetty led to the sea terrace consisting of 400 cabins and four shower groups. The citizens of Grado, mainly fishermen, in this way started new tourist activities. Some hoteliers from Austria also arrived, who, with experience and capital, built hotels and pensions for an ever increasing number of foreign guests. The tourists arrived in



Josef Maria Auchentaller, Seebad: Grado, litografia a colori, Vienna 1906.
Josef Maria Auchentaller, Seebad: Grado, color lithograph, Vienna 1906.



Carlolina di Grado viaggiata nel 1915 con le ville Bianchi.
Postcard of Grado traveled in 1915 with the Bianchi villas.

giungevano a Grado in treno direttamente da Praga e Vienna fino alla stazione di Belvedere, per proseguire poi in battello. Tuttavia, ancora alla fine del secolo, il sistema urbano gradese si limitava quasi esclusivamente alla città vecchia organizzata sull'antico castrum romano: strette calli e campielli di matrice veneziana si addensavano attorno al vecchio villaggio (le odierne piazza Duca d'Aosta, via Gradenigo, piazza Vittoria, campo Porta Nuova, calle Zanini, piazza XXVI Maggio e via Conti di Grado), mentre l'intorno presentava valli lagunari utilizzate per la pesca. L'unica struttura costruita in quel periodo fu una nuova diga realizzata a difesa del nucleo storico dalle mareggiate, che determinò la nascita di una suggestiva passeggiata lungomare e di un porto interno. L'incremento turistico venne a determinarsi a partire dal 1900 grazie a successivi ampliamenti dell'abitato attraverso un sistema di bonifiche e colmate. Nel 1901 fu interrata la prima valle da pesca con una colmata definita «dei Calabresi», dal

luogo di origine delle maestranze che la realizzarono: si bonificarono i terreni sui quali venne organizzata la prima espansione del nuovo lido (corrispondente all'attuale viale Europa Unità, via Marina, via Orseolo, riva Campeno, piazzetta San Marco, via Roma, via Venezia e largo San Grisogono). Nel 1905 venne tracciata la strada di collegamento tra il porto e la spiaggia, quale continuazione di viale Europa Unità, lungo le vie Dante Alighieri e Moreri: reti viarie che delinearono l'estensione delle nuove aree residenziali. Seguirono, nel 1907, la bonifica di piazza Carpaccio, via Roma, riva Zaccaria Gregori e via Manzoni e nel 1916 la colmata a occidente del canale del porto. Fece seguito la colmata del 1947 nel rione di San Vito. L'espansione della città venne quindi a determinarsi sottraendo al mare parti di laguna. La struttura urbana primo novecentesca si attestò quindi sulla *promenade*, il viale alberato disposto dietro lo stabilimento balneare che, parallelamente all'arenile, proseguiva fino a largo San Grisogono innestandosi lungo la passeggiata posta

sull'argine della diga. Sull'allineamento della *promenade* si ordinò l'espansione urbana, piuttosto regolare, a *quadrillage*. Le nuove strutture alberghiere vennero incluse indifferentemente all'interno del sistema insediativo, ad eccezione di alcuni episodi caratterizzanti l'impianto cittadino, che erano stati realizzati prima del completamento del nuovo assetto urbano: fra questi l'Hotel Fonzari, fatto costruire dall'omonimo proprietario nel 1896 in piazza Vittoria al termine della *promenade*, le cinque Ville Bianchi in stile Liberty (viale Dante Alighieri 50, denominate Onda, Adria, Stella Maris, Marina e Spiaggia), realizzate per iniziativa del barone Leonhard Bianchi nel 1900 lungo la passeggiata e la Pensione Fortino, eretta sulle fondamenta del fortilizio francese all'estre-

Grado by train directly from Prague and Vienna to the Belvedere station and then they continue by boat. However, even at the end of the century, the urban system of Grado was almost exclusively limited to the old city organized on the ancient Roman castrum: narrow streets and squares of Venetian origin gathered around the old village (today's piazza Duca d'Aosta, via Gradenigo, piazza Vittoria, campo Porta Nuova, calle Zanini, piazza XXVI Maggio and via Conti di Grado), while the surroundings presented lagoon valleys used for fishing. The only structure built at that time was a new dam built to defend the historic core from storm surges, which led to the creation of a suggestive *promenade* and an internal harbor. The increase in tourism came about in 1900 thanks to successive enlargements of the town through a system of reclamation works and fillings. In 1901 the first fishing valley was buried with a filling (colmata) called «dei Calabresi», from the origin

place of the workers who built it: the land on which the first expansion of the new lido was organized and reclaimed (corresponding to the current viale Europa Unità, via Marina, via Orseolo, riva Campeno, piazzetta San Marco, via Roma, via Venezia and largo San Grisogono). In 1905 the road connecting the port and the beach was traced, as a continuation of viale Europa Unità, along via Dante Alighieri and Via Moreri: road networks that delineated the extension of the new residential areas. Followed, in 1907, the remediation of piazza Carpaccio, via Roma, riva Zaccaria Gregori and via Manzoni and in 1916 the reclamation works on the west of the port channel. This was followed by the 1947 reclamation works in the San Vito district. The expansion of the city then came to be determined by subtracting parts of the lagoon from the sea. The first urban structure of the twentieth century then stood on the *promenade*, the tree-lined avenue behind the bathing establishment which, parallel to the beach, continued to largo San Grisogono grafting along the walkway on the dam embankment. The

alignment of the *promenade* was ordered by the urban expansion, rather regular, in *quadrillage* forms. The new hotel structures were included indifferently within the settlement system, with the exception of some episodes characterizing the city system, which had been built before the completion of the new urban layout: among these, the Hotel Fonzari, built by the homonymous owner in 1896 in piazza Vittoria at the end of the *promenade*, the five Liberty-style Bianchi Villas (viale Dante Alighieri 50, named Onda, Adria, Stella Maris, Marina and Spiaggia), built on the initiative of Baron Leonhard Bianchi in 1900 along the seaside walkway and the Pensione Fortino, built on the foundations of the French fort at the end of the dam bank. Between 1905 and 1906



Plinio Codognato, *Spiaggia di Grado: il Paradiso dei Bambini*, cromolitografia su carta, Bergamo 1920.

Plinio Codognato, *Beach of Grado: the Paradise of Children*, chromolithography on paper, Bergamo 1920.



La Pensione «Fortino» in due immagini pubblicate sulla rivista "Der Architekt", 1903.

The Pension «Fortino» in two images published in the magazine "Der Architekt", 1903.

mità della diga. Tra il 1905 e il 1906 Maurizio Oransz, medico di origine polacca, fece costruire, assieme alla moglie, l'Hotel-Pensione e Stabilimento di Cura «Alla Salute»: attraverso una presa d'acqua e una pompa aspirante collegata alla pensione la struttura offriva un servizio di talassoterapia termale. Successivamente il medico attrezzò una palestra per la chinesi-terapia (Villa Sofia), creando presupposti curativi che furono successivamente incrementati. I coniugi Oransz gestirono la struttura fino al 1945. Dato il successo ottenuto da questa iniziativa, alcuni anni più tardi la Società Fonzari costruì, accanto all'Hotel Lido, il «Kursaal» o Salone di Cura, che usufruiva anch'esso di una presa marina: oltre alle prestazioni terapeutiche, l'edificio venne dotato di una sala lettura, una per concerti e il cinematografo-teatro. Le presenze di architetti e operatori provenienti da culture fra loro diverse favorirono l'insorgere di tendenze eclettiche nelle nuove costruzioni. All'inizio del XX secolo giunse anche a Grado l'influenza della Secessione viennese. Le ville fatte erigere dal barone Bianchi, le costruzioni moderniste quali il «Kursaal» e specialmente la Pensione Fortino, furono tra le realizzazioni più prestigiose del periodo. Eleganti ville e palazzi diedero nuovo impulso alla stazione turistica che fu arricchita da ampi viali alberati i quali donarono all'isola un'atmosfera aristocratica mitteleuropea che ancora oggi si percepisce. Fatta costruire nel 1903 (ora trasformata) dai coniugi Emma e Josef Maria Auchentaller (Vienna,



Lo Stabilimento Marino di Grado per cure idroterapiche, in due immagini degli anni Trenta.

The Marine Hydrotherapeutic Plant of Grado, in two images of the Thirties.

Maurizio Oransz, a doctor of Polish origin, built, together with his wife, the Hotel-Pensione and the Healthcare Facility named «Alla Salute»: through a water intake and a suction pump connected to the pension the structure offered a thermal thalassotherapy service. Subsequently the doctor equipped a gym for the kinesi-therapy (Villa Sofia), creating curative conditions that were subsequently increased. The spouses Oransz managed the structure until 1945. Given the success of this initiative, a few years later the Fonzari Company built, next to the Hotel Lido, the «Kursaal» or Salone di Cura (Healthcare lounge area), which also used a sea water intake: in addition to therapeutic services, the building was equipped with a reading room, a concert hall and a cinema-theater. The presence of architects and operators from different cultures favored the emergence of eclectic tendencies in the new buildings. At the beginning of the 20th century the influence of the Viennese Secession also reached Grado. The villas built by Baron Bianchi, the modernist buildings such as the «Kursaal» and especially the Fortino Pension, were among the most prestigious achievements of the period. Elegant villas and palaces gave new impetus to the tourist resort which was enriched by a frame of wide tree-lined boulevards which gave the island an aristocratic Mitteleuropean atmosphere that can still be felt today. Built in 1903 (now transformed) by the spouses Emma and Josef Maria Auchentaller (Vienna, 1865-Grado, 1949), an artist who was al-

1865-Grado, 1949), artista già esponente della Secessione, la Pensione Fortino fu opera progettata dall'architetto Julius Meyreder (Vienna, 1860-1911). Lo stesso Auchentaller fu l'autore delle raffinate decorazioni esterne. Nel 1913 sorse invece la «Haus Dr. Zipser in Grado», struttura che cambiò quasi subito denominazione in «Grand Hotel des Bains Dr. Zipser». A progettare l'edificio fu l'architetto Friedrich Ohmann (Lwiv, 1858-Vienna, 1927), allora direttore generale delle opere pubbliche del Comune di Vienna e anch'egli fautore della Secessione. Soltanto 50 anni dopo anche questo edificio venne totalmente trasformato. Agli Zipser, che gestirono per decenni la struttura, subentrò l'imprenditore Dino Bruseschi, il quale affidò a Marcello D'Olivo la progettazione di un nuovo edificio. Fu proprio lo Zipser a essere il primo esempio di trasformazione delle storiche strutture alberghiere gradesi in forma di condominio. D'Olivo presentò un progetto rivoluzionario per l'epoca: l'opera, dalla peculiare forma curvilinea, venne realizzata fra il 1960 e il 1964, ma in realtà non fu mai del tutto completata. La Prima Guerra Mondiale segnò la fine del mito della città balneare: il magico sogno dell'aristocrazia asburgica alla moda lasciò il posto alla media e piccola borghesia che si trasferì in massa nella località marina, in residenze fino ad allora riservate solo ad un ceto elevato. Al termine del conflitto l'isola, risparmiata dalle vicende belliche, venne annessa al Regno d'Italia. Negli anni Trenta fu interessata dalla costruzione di un prestigioso stabilimento termale marino il quale condusse verso un rinnovato impulso del turismo. Nel 1936 Grado fu collegata alla terraferma con un ponte che pose fine al secolare isolamento dell'isola. Unitamente agli alberghi storici, fra cui le cinque Ville Bianche e Villa Reale (via Colombo 11, 1910-1912), oggi considerati immobili vincolati, l'architettura moderna si esprime attraverso la realizzazione dello Zipser e di altri due edifici progettati dall'architetto Gianni Avon (Spilimbergo, 1922-Udine, 2006): le Terme Marine (1970-1974), con il grande pavimento musivo opera di Giuseppe Zigaina (Cervignano del Friuli, 1924-Palmanova, 2015), e il Palazzo regionale dei Congressi (1973-1980) che Avon disegnò assieme a Marco Zanuso (Milano, 1916-2001). Le più recenti espansioni urbanistiche, accompagnate da opere di bonifica e di contenimento delle acque, hanno ampliato notevolmente le dimensioni dell'abitato che ora si estende anche sulla vicina Isola della Schiusa.

ready a member of the Secession, the Pension Fortino was designed by the architect Julius Meyreder (Vienna, 1860-1911). Auchentaller himself was the author of the refined exterior decorations. In 1913, the «Haus Dr. Zipser in Grado» was established, a structure that almost immediately changed its name to «Grand Hotel des Bains Dr. Zipser». The building was designed by the important architect Friedrich Ohmann (Lwiv, 1858-Vienna, 1927), then also general director of public works of the City of Vienna and also a proponent of the Secession. Only 50 years later this building was completely transformed. After the Zipser family, who managed the structure for decades, were succeeded by the entrepreneur Dino Bruseschi, who entrusted the design of a new building to Marcello D'Olivo. It was precisely the Zipser that was the first example of transformation of the historic Grado hotel structures into a condominium. D'Olivo presented a revolutionary project for the time: the work, with its peculiar curvilinear shape, was realized between 1960 and 1964, but in reality it was never completed. The First World War marked the end of the myth of the seaside city: the magical dream of the fashionable Habsburg aristocracy gave way to the everyday life of a middle and small bourgeoisie class that moved en masse to the seaside resort, in residences reserved until then only for an upper class. At the end of the conflict, the island, spared from war, was annexed to the Kingdom of Italy. In the 1930s it was involved in the construction of a prestigious marine thermal establishment which led to a renewed boost in tourism. In 1936 Grado was connected to the mainland with a bridge that ended the secular isolation of the island. Together with the historical hotels, including the five Bianchi Villas and Villa Reale (via Colombo 11, 1910-1912), now considered bound buildings, modern architecture was expressed through the construction of the Zipser and two other buildings designed by the architect Gianni Avon (Spilimbergo, 1922-Udine, 2006): the Marine Baths (1970-1974), with the large mosaic floor by Giuseppe Zigaina (Cervignano del Friuli, 1924-Palmanova, 2015), and the Regional Congress Building (1973-1980) that Avon designed together with Marco Zanuso (Milan, 1916-2001). The most recent urban expansions, accompanied by reclamation and water containment works, have considerably increased the size of the town, which now also extends to the nearby Schiusa island.



Josef Maria Auchentaller, *Grado: regate nazionali*, litografia a colori, Udine 1922.

Josef Maria Auchentaller, *Grado: national regattas*, color lithograph, Udine 1922



Friedrich Ohmann, *L'Hotel Villa Zipser*, in una cartolina degli anni Trenta.

Friedrich Ohmann, *The Hotel Villa Zipser*, in a postcard from the 1930s.

LIGNANO

Già abitata al tempo dei Romani, che avevano costruito un presidio militare per il controllo della laguna (Lignanum), Lignano ha sviluppato la sua vocazione turistica soltanto negli anni Trenta del Novecento. È comunque considerata una delle più antiche stazioni balneari d'Italia. I primi insediamenti alberghieri risalgono all'inizio del XX secolo, quando la penisola era ancora raggiungibile solo dalla laguna di Marano. All'epoca l'area era quasi deserta e interamente ricoperta da pini marittimi. Il 15 aprile 1903 ebbero inizio le opere di costruzione del primo Stabilimento balneare realizzato in legno su progetto dell'architetto veneziano Giovanni Antonio Vendasco: i lavori furono affidati dal committente, la Società Balneare Friulana (fondata da imprenditori veneti), all'impresa dell'ingegnere Alessandro Toffano, anch'egli di Venezia. Fu scelto un punto dell'arenile, all'altezza dell'attuale viale Italia, dove le acque della laguna si mescolavano ancora con quelle del mare. I lavori procedettero a rilento e lo stabilimento, ridimensionato rispetto al progetto iniziale, fu inaugurato il 19 giugno 1904 per essere successivamente distrutto durante la Grande Guerra. Di questa prima stagione di sviluppo sono davvero pochi oggi gli episodi superstiti e ancora visibili: fra questi emerge Villa Zuzzi (ora Gattolini), edificio del 1910 (lungomare Trieste 36). Francesco Zuzzi, facoltoso imprenditore di San Michele al Tagliamento nonché fondatore della Società Popolare Bagni di Lignano, ne decise la costruzione in un'area prospiciente il lungomare. A tre piani, con parti decorative in pietra e cornici in cotto, la casa di vacanza si caratterizza per la presenza di una svettante torre angolare. L'edificio, che fu anche sede municipale, riprende elementi figurativi neomedioevali associati a motivi Liberty, evidenti nel trattamento delle superfici esterne. Le prime residenze alberghiere furono realizzate su impulso degli imprenditori Angelo Marin, Mario Piani e Luigi Piani. Sindaco di Marano dal 1905 al 1911, Angelo Marin fece erigere, di fronte allo Stabilimento balneare, l'Albergo Marin, denominato anche Grand Hotel Lignano (lungomare Trieste 2, 1904-1905). Conosciuta come «Stazione balneare di Porto Lignano» e dotata di 60 camere la struttura, nel tempo rimaneggiata, si presentava come un volume architettonico dalle linee severe. Tuttavia, dopo questi primi interventi, a causa della malaria diffusa nelle vicine paludi, ebbero luogo una serie di bonifiche delle aree malsane, effettuate nel corso degli anni Venti. Tra il 1921 e il 1926 Lignano si attrezzò con un nuovo stabilimento balneare che sostituì quello distrutto dalla guerra. Ne fu progettista l'architetto Provino Valle (Udine, 1887-1955), figura che divenne importante per lo sviluppo di Lignano fino alla metà degli anni Trenta. La struttura, nota come «Terrazza a mare», si componeva di una piattaforma a T posta sull'acqua e sorretta da pali a cui si accedeva da un pontile. Nel 1926 fu aperta la prima strada comunale di collegamento fra Lignano e Latisana, che permise la nascita dei primi nuclei abitativi. Nel periodo 1929-1930 venne realizzato l'Albergo Italia (viale Italia 7), su disegno dell'architetto Pietro Zanini (Udine, 1895-1990), successivamente autore anche della Colonia marina per l'Organizzazione Nazionale Balilla - ONB (viale Centrale 29, 1934-1939). L'albergo rappresentò un salto di qualità nella ricezione alberghiera di Lignano. Impostato in forme classiche semplificate, la struttura rispondeva alle necessità di una clientela esigente che affluiva al mare anche per partecipare alle battute di caccia alla volpe organizzate nella pineta. Alla metà degli anni Trenta Lignano raggiunse quasi mille residenti stabili. Nel 1935, con l'istituzione dell'Azienda di Soggiorno e Turismo, la stazione balneare venne denominata «Lignano Sabbiadoro». Tre anni più tardi furono raggiunti i mille posti letto con un

LIGNANO

Already inhabited at the time of the Romans, who had built a military garrison for control of the lagoon (Lignanum), Lignano developed its tourist vocation only in the Thirties of the Twentieth century. It is still considered one of the oldest seaside places in Italy. The first hotel settlements date back to the early years of the XXth century, when the peninsula was reachable only from the Marano lagoon. At the time, the peninsula of Lignano was almost entirely covered by maritime pines. On 15 April 1903 the construction of the first bathing structure began, built entirely in wood on the design of the Venetian architect Giovanni Antonio Vendasco: the works were entrusted by the client, the Società Balneare Friulana (founded by the Venetian entrepreneurs), to the enterprise of the engineer Alessandro Toffano, also from Venice. A point of the beach was chosen, at the height of the current viale Italia, where the waters of the lagoon still mingled with those of the sea. The work proceeded slowly due to the bad weather and the beach resort, which dimensions became reduced compared to the initial project, was inaugurated on 19 June 1904 but was destroyed during the First World War. Of this first season of development are very few today the surviving episodes still visible: among them emerges Villa Zuzzi (now Gattolini), a building that dates back to 1910 (lungomare Trieste 36). Francesco Zuzzi, a businessman from San Michele al Tagliamento and founder of Società Popolare Bagni di Lignano, decided to build it in an area on the seafront. On three floors, with decorative stone parts and terracotta cornices, the holiday residence is characterized by the presence of a rising corner tower. The building, later the seat of the Town Hall, incorporates new-mediaeval elements associated with some Art Nouveau motifs, that emerge in the treatment of external surfaces. The first hotel residences in Lignano were built with the impulse of the entrepreneurs Angelo Marin, Mario Piani and Luigi Piani. Mayor of Marano from 1905 to 1911, Angelo Marin erected in front of the Bathhouse the Hotel Marin, also called Grand Hotel Lignano (lungomare Trieste 2, 1904-1905). Known as the «Stazione balneare di Porto Lignano» («Seaside resort of Porto Lignano») and equipped with 60 rooms, the structure, over time modified, presented itself as a massive architectural volume with unadorned lines. Because of the malaria spread in the marshes adjacent to the peninsula, after these first interventions the development of Lignano took place only after a series of land retrieval of unhealthy territories, carried out during the Twenties. Between 1921 and 1926 Lignano equipped itself with a new bathing establishment that replaced the one destroyed by the war. The architect Provino Valle (Udine, 1887-1955) was a designer who became of primary importance in the Lignano's urban development up to the middle of 1930s. The structure, known as «Terrazza a mare», consisted of a T terrace on the sea and supported by concrete pillars, which was accessed by a long catwalk. In 1926 the first municipal road linking Lignano and Latisana was opened, which allowed the birth of the first residential areas. In the period 1929-1930 the Albergo Italia (viale Italia 7) was built, designed by the architect Pietro Zanini (Udine, 1895-1990), later also author of the marine colony for the Organizzazione Nazionale Balilla (Youth Organization - ONB, viale Centrale 29, 1934-1939). The hotel represented the first qualitative leap in hotel reception in Lignano. Set in simplified classical forms, the structure responded to the needs of a demanding clientele that flowed towards the sea also to participate in fox hunting trips organized in the pine forest. In the mid-thirties Lignano reached almost a thousand permanent residents. In 1935, with the

movimento turistico valutato in oltre 60.000 presenze. La successiva espansione della cittadina balneare, propiziata dal primo piano regolatore di Provino Valle del 1926, fu frenata dallo scoppio della Seconda Guerra Mondiale, ma riprese negli anni Cinquanta. Nel periodo 1952-1956 l'architetto Marcello D'Olivo (Udine, 1921-1991) diede corso, con Edoardo Belgrado e Adelsi Bulfoni, ad un originale progetto urbanistico di espansione che assunse la denominazione di «Lignano Pineta». Sorse così la celebre struttura urbana a chiocciola, successivamente assunta a simbolo del centro balneare. Nello stesso periodo D'Olivo fu coinvolto nella realizzazione di alcune case di vacanza, connotate da forme architettoniche organiche. Fra questi interventi si ricordano le ville Mainardis (raggio di Levante 37, 1954-1955), Sinisgalli (arco del Bragozzo 8, 1954-1955), Spezzotti (arco del Maestrale 2, 1955-1957) e l'edificio con negozi e appartamenti noto come «Il Treno» (raggio dell'Ostro/dello Scirocco, 1952-1960) destinato a strutturare la forma a spirale dell'insediamento. Queste opere determinarono un deciso incremento di residenti stabili. Nel 1951 la frazione di Sabbiadoro contava 1.180 abitanti che in un decennio raddoppiarono. Per tale ragione nel 1959 Lignano divenne comune autonomo staccandosi da Latisana. Da questo periodo la località divenne per la nuova emergente borghesia, luogo di svago, di riscatto sociale e di ritrovato benessere dopo le privazioni patite durante la guerra. L'architettura si fece carico d'interpretare le esigenze legate al tema delle vacanze e i progettisti che operarono a Lignano trasferirono in questo contesto i risultati del dibattito che in quegli anni animava la cultura architettonica italiana. Molti progetti del periodo furono contrassegnati da un carattere sperimentale: la casa collettiva in lungomare Marin (1948, demolita) di Gino Valle (Udine, 1923-2003), l'Albergo Duna Fiorita (arco del Libeccio, 1954-1959, demolito) e gli Stabilimenti balneari (lungomare Trieste, 1955-1956) di Gianni Avon (Spilimbergo, 1922-Udine, 2006), nonché la nuova Terrazza a mare (1961-1969) di Aldo Bernardis (Udine, 1925-2012) sono fra questi. La «corsa al mare», tema dedicato al tempo libero e celebrato alla Triennale di Milano del 1964, determinò una spinta all'investimento edilizio che prese il sopravvento sulle ragioni di una crescita equilibrata. Nel decennio 1960-1970 si registrò una radicale trasformazione del paesaggio costiero con una progressiva deturpazione delle pinete. In questo decennio si passò rapidamente da 25.000 a 75.000 posti letto e da 1.800.000 a 6.000.000 di presenze turistiche per anno. Ciò nonostante le località di Lignano Pineta e Riviera si segnalano ancora, assieme a pochi altri episodi dell'Adriatico, come positivi esempi di pianificazione in area costiera.



*La spiaggia di Lignano, in una cartolina del 1929.
The beach of Lignano, on a postcard, 1929. (c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro*

establishment of the Azienda di Soggiorno e Turismo, the seaside resort was called «Lignano Sabbiadoro». Three years later the thousand beds were reached with a tourist movement valued at over sixty thousand presences. The subsequent expansion of the seaside town, propitiated by the first City urban plan of Provino Valle in 1926, was halted by the outbreak of the Second World War, but resumed at a rapid pace in the Fifties. In the period 1952-1956 the architect Marcello D'Olivo (Udine, 1921-1991) gave way, with Edoardo Belgrado and Adelsi Bulfoni, to an original urban expansion project that took the name of «Lignano Pineta». Thus the famous urban spiral structure was built, subsequently assumed as a symbol of the seaside city. In the same period D'Olivo was involved in the construction of some holiday homes, characterized by organic architectural forms. Among these are mentioned the villas Mainardis (raggio di Levante 37, 1954-1955), Sinisgalli (arco del Bragozzo 8, 1954-1955), Spezzotti (arco del Maestrale 2, 1955-1957) and the building used for shops and apartments known as «Il treno» (raggio dell'Ostro/dello Scirocco, 1952-1960) intended to structure the spiral shape of the settlement. These works determined the increase of the permanent residents. In 1951 the village of Sabbiadoro had about 1.180 stable inhabitants who doubled in ten years. For this reason in 1959 Lignano became an independent municipality breaking away from Latisana. From this period the town became a place of entertainment for the emerging bourgeoisie, places of leisure, of social redemption and well-being after the privations suffered during the war. The architecture took care of interpreting the new needs related to the holidays and the designers who operating in Lignano transferred there the results of the debate that had marked the Italian architectural culture of the time. Many projects of the period were characterized by an experimental charge: this was the case of the collective house Marin (1948, demolished) by Gino Valle (Udine, 1923-2003), of the Duna Fiorita hotel (arco del Libeccio, 1954-1959, demolished) and of the bathing establishments (lungomare Trieste, 1955-1956) by Gianni Avon (Spilimbergo, 1922-Udine, 2006), as well as the new Terrazza a mare (1961-1969) by Aldo Bernardis (Udine, 1925-2012). The «sea race», theme celebrated in 1964 at the Triennale of Milano dedicated to leisure time, led to a boost to building investments that took the upper hand against the reasons for a more balanced growth. In the decade 1960-1970 there was a radical transformation of the coastal landscape with a progressive destruction of the pine forests. In the same decade the number of beds available quickly jumped from 25.000 to 75.000 and the number of tourists per year climbed from 1.800.000 to 6.000.000 units. Nevertheless, the urban sites of Lignano Pineta and Riviera are still reported, together with a few other Adriatic cases towns, as positive examples of planning in a coastal area.



*La Colonia marina dell' ONB (1934-1939) in una cartolina del 1950.
The sea Colony of ONB (1934-1939) in a postcard from 1950.*

(c) Biblioteca di Lignano Sabbiadoro



Literatur
Irodalom
Bibliografia
References
Izvori

Österreich / Austria

150 Jahre Curort Bad Gleichenberg 1834-1984. Ausstellung im Tagungszentrum Bad Gleichenberg 1984. Katalog verfasst von **Dr. Josef Riegler**. Hrsg. Gemeinde Bad Gleichenberg.

Achleitner Friedrich: Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert. Band II: Kärnten, Steiermark, Burgenland. Residenz Verlag; 1983.

Bode, Firts A. u.a.: Die Eisenbahn in Österreich. Die ÖBB in den Jahren 1987 bis 1996. transpress Verlag. Stuttgart 1996.

Dehio-Handbuch: Die Kunstdenkmäler Österreichs. Steiermark (ohne Graz). Verlag Anton Schroll & Co, Wien 1982.

Dienes Gerhard (Hg.): Die Südbahn - Vom Donauraum zur Adria. Leykam-Verlag, Graz 1987.

Fuksas Dr. Anatol P.: Bad Gleichenberg 1945 Kriegsende-Besatzung-Wiederentstehung. Selbstverlag, Graz 1995.

derselbe: Ein Kurort bei den Gleichen Bergen. 170 Jahre Gleichenberger und Johannisbrunnen Aktienverein. Hrsg. und Verleger Dr. Anat Anatol P. Fuksas.

HaanDr. Victoria: Bad Gleichenberg. Von der römischen Heilquelle bis zur Gegenwart. Hrsg. & Verlag Medienfabrik Graz.

Harb Ulrich: Architekt Franz Baumgartner 1876-1946. Mit einem Nachwort von Peter H. Schurz. Ritter Verlag. 2. erweiterte Auflage, Klagenfurt 1997.

Kramer Heimo: Wörthersee Architektur-Villen, Hotels und Badeanstalten der Kaiserzeit. www.woerthersee-architektur.at

Mang Ria: Saison in Gleichenberg. Verlag Vehling Medienser-vice und Verlag GmbH, Graz 2012.

Rauch Wilhelm: Bad Gleichenberg und seine Ärzte 1772-1992. Hrsg. Mit Unterstützung der Gemeinde Bad Gleichenberg.

Rauter Dietmar, Rainer Herwig: Ein Verkehrsweg erschließt die Alpen. Band 2. Die Nebenbahnen der k.k. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn. Verlag Thomas Mlakar. St. Peter ob Judenburg 1998.

Schurz Peter H.: Die Architektur am Wörthersee in Kärnten von der zweiten Hälfte des 19. Jh. bis heute. Dissertation TU-Graz Peter H Schurz, Buch im Eigenverlag, Wien 1983.

Stoppacher Thomas: Jüdische Sommerfrische in Bad Gleichenberg. Verlag Clio, Graz 2013.

„Situations-Plan der Curortes Gleichenberg in Steiermark. Herausgegeben vom Kais. Rathe Dr. Karl Höffinger 1892“, koloriert von Wilhelm Rauch 1979.

Magyarország / Hungary

Anty Illés: Balatonfüred. Veszprém, 1933.

Bajzik Zsolt: Heilquellen in Sulz: Die Geschichte des Heilvorkommens von Sulz – Sósút zwischen 1815-1920, S. I., 2000.

Kalocsai Péter: Közlekedés- és várostörténeti tanulmányok: 19-20. század (Studien für Verkehrs- und Stadtgeschichte: 19-20. Jh.). Pécs, 2018.

Katona Csaba: A magyar beau monde (Der ungarische Beau Monde). Balatonfüred, 2016.

Katona Csaba: Füred és vendégei (Füred und seine Gäste) = Korall 2002.

Katona Csaba: Utazás Füredre (Reise nach Füred) = Tóth Ferenc – Zágohidi Czigány Balázs (Hg.): Via Sancti Martini. Budapest, MTA BTK, 2016. S. 295-307.

Máthé Tamás: Balatonfüred és környéke (Balatonfüred und seine Umgebung). S. I. 2017.

Melega Miklós: A modern város születése (Die Geburt der modernen Stadt). Szombathely, 2012.

Molnár György – Tar Ferenc: Fürdő kultúra és hajózástörténet (Badekultur und Schifffahrtsgeschichte). Keszthely, 1988.

Szántó Endre: Egy fürdőváros születése: Hévíz története (Geburt eines Badeortes: Geschichte von Hévíz). Budapest, 2018.

Szántó Endre: Hévíz története (Geschichte von Hévíz). Hévíz, 2008.

Szántó Imre: Hévíz története (Geschichte von Hévíz). Hévíz, 1977.

Tóth Ferenc: Egy tarcsafürdői emlék (Ein Gedächtnis von Bad Tatzmannsdorf) = Vasi Szemle 2001/1. S. 31-42.

Tóth Ferenc – Zágohidi Czigány Balázs: A szerkesztők előszava (Vorwort der Herausgeber) = Tóth Ferenc – Zágohidi Czigány Balázs (Hg.): Via Sancti Martini. Budapest, MTA BTK, 2016.

Tóth Ferenc: Le Département de Vas et la France dans l'histoire. Szombathely, 2000.

Wagner Imre: Geschichte der Schiffswerft in Balatonfüred, 1881-1996. Balatonfüred, 2006.

Zákonyi Ferenc: A balatonfüredi Horváth-ház (Das Horváth Haus in Balatonfüred). Veszprém, 1973.

Italia / Italy

ARTA TERME

Ragazzini Francesco: Relazione sulle acque minerali di Arta e Piano nella Carnia e loro analisi chimica. G. Seitz. Udine 1873.

Zanzier Giovanni: Arta Terme nella vallata del But. Tip. Carto 1974.

Cescutti Maria Cristina (a cura di): Arta Terme: le radici, il presente e altre storie. Forum, Udine 2001.

Dereatti Luigi: Apriamo il cassetto. Associazione Culturale Luigi Candoni, Arta Terme 2008.

GRADO

Tavano Sergio: Grado: guida storica e artistica. Arti Grafiche Friulane, Udine 1976.

Niel Alfred: Die K.u.K. Riviera: von Abbazia bis Grado. Verlag Styria, Graz 1981.

Bette Evelina, Trani Mauro: Architettura della città di cura balneare ottocentesca: Grado stazione austro illirica. Edizioni della Laguna, Monfalcone 1989.

De Grassi Gabriella, Marocco Ezio (a cura di): Un saluto da Grado. Gruss aus Grado. Edizioni della Laguna, Monfalcone 1990.

Niel Alfred: L'i.r. riviera: da Abbazia a Grado. Edizioni Lint, Trieste 1991.

Boemo Antonio: Ritorno a Grado: un secolo di turismo. Sintesi storica, immagini, documenti, curiosità. Edizioni della Laguna, Monfalcone 1992.

Salateo Giorgio: Grado e la sua gente: geni e storia della città, della sua gente e dei suoi antichi monumenti. Edizioni della Laguna, Monfalcone 2007.

Bressan Marina: Seebad Grado. Edizioni della Laguna, Monfalcone 2012.

LIGNANO

Nicoloso Paolo: La città inventata: idee, progetti e architetture per Lignano Sabbiadoro. 1903-1939. Edizioni Biblioteca dell'Immagine, Pordenone 1992.

Luppi Ferruccio, Nicoloso: Lignano: guida all'architettura. Comune di Lignano Sabbiadoro-Edizioni Biblioteca dell'Immagine, Pordenone 2002.

Giusa Antonio (a cura di/erausgegeben von): Vacanze a Lignano: cartoline postali illustrate dall'archivio della Biblioteca Comunale di Lignano Sabbiadoro/Urlaub in Lignano: Ansichtskarten aus dem Archiv der Gemeindebibliothek von Lignano Sabbiadoro. Forum, Udine 2009.

Bortolotti Massimo (a cura di): Lignan. Società Filologica Friulana, Udine 2014.

Avon Giulio, Luppi Ferruccio (a cura di): Dento Lignano/Inside Lignano. Gaspari Editore, Udine 2019.

Hrvatska / Croatia

„Ljekoviti otok Lošinj“, Grad Mali Lošinj, Jadranka d.d., Turistička zajednica Grada Malog Lošinja, Mali Lošinj, 2013.

“Prvi hoteli na Jadranu“, Hrvatski muzej turizma, Opatija, 2011.

Mirjana Kos i Julija Lozzi Barković: „Kvarnerska kupališna baština“, Hrvatski muzej turizma, Državni arhiv u Rijeci, Opatija-Rijeka, 2009.

Darja Radović Mahečić: „Preobrazba Opatije 1882. – 1897. – počeci turističke arhitekture“, Radovi Instituta za povijest umjetnosti, 26/2002. (132-148)

Dr. Radmila Matejčić: „Počeci izgradnje balneološke arhitekture u Crikvenici“, neobjavljeno.

Muzej Grada Lošinja: „Lošinjski hoteli, pansioni i lječilišta 1887.-2012.“, Muzej Grada Lošinja 2012.

Amir Muzur: „Opatija – šetnja prostorom i vremenom“, Rijeka-Opatija 2000.

Amir Muzur: „Kako se stvarala Opatija“, Kratis, Zagreb 1998. 9. Mirjana Peršić: „Lovran-turizam i graditeljstvo“, Adamić, Rijeka, 2002.

Vladimir Uremović, Ivan Vukelić, Jasna Gobić: „Počeci i razvoj thalassoterapije i zdravstvenog turizma u Crikvenici“, Acta med-hist Adriat 2006.

Koraljka Vahtar Jurković: „Opatija - urbanistički razvoj i perivojno nasljeđe“, „Glosa“d.o.o., Rijeka, 2004.

Desiree Vasko-Juhasz: „Die Südbahn. Ihre Kurorte und Hotels“, Böhlau Verlag Wien Köln Weimar, 2006.

Berislav Valušek: „Villa Angiolina“, Opatija 2001.

Berislav Valušek: „Umjetnički paviljon Juraj Šporer“, Festival Opatija, 2003.

Boris Zakošek: „Opatijski album“, Državni arhiv u Rijeci, Rijeka, 2005.

Alfred Wildhack: „Umbau des Cafe Quarnero in Abbazia“, Wiener Bauindustrie Zeitung“, 1910.

Franz Wilhelm: „Die Hotel – Anlagen in Abbazia“, „Allgemeine Bauzeitung“, 1892.



Dr. **Johann Schwertner**
INSTITUT FÜR KÄRNTNER VOLKSKUNDE
Landesmuseum Kärnten
Liberogasse 6, 9020 Klagenfurt am Wörthersee, Österreich
johann.schwertner@landesmuseum-ktn.gv.at

Mag. Ilse Grascher



DI **Georg Kanhäuser**
AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG
ABTEILUNG 17 – Landes- und Regionalentwicklung
8010 Graz, Trauttmansdorffgasse 2, Österreich
georg.kanhaeuser@stmk.gv.at

Ria Mang



Arch. **Paolo Tomasella** Ph. D.
Erpac - ente regionale per il patrimonio culturale
dell regione Friuli Venezia Giulia
Villa Manin di Passariano - Esedra di ponente, 33033 Passariano di
Codroipo (Ud), Italia
paolo.tomasella@regione.fvg.it



Arch. **Željko Trstenjak**, dipl. ing. arh.
Konzervatorski odjel u Varaždinu
Gundulićeva 2, 42000 Varaždin, Hrvatska
zeljko.trstenjak@min-kulture.hr

Arch. Nina Hraba



Prof. Dr. **Ferenc Tóth** DSc.
Research Center for the Humanities,
Institute of History
1097 Budapest
Tóth K. u. 4. Hungary
toth.ferenc@btk.mta.hu

Mag. Csaba Katona
Mag. Betty Bardi