



T.H.bl. 82 Jg. 2007

02/15

Das Patscherkofel-Berghotel von Hans Feßler

Chronologie der Zerstörung einer Tiroler Architektur-Inkunabel
der Zwischenkriegszeit

Von Reinhard Rampold

Angeregt durch den Aufschwung des Fremdenverkehrs in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts versuchte man bereits um die Jahrhundertwende in verschiedenen Tiroler Orten die touristische Infrastruktur durch die Errichtung von Zahnrad-, Standseil- und Seilschwebbahnen zu verbessern. Bereits 1890 erhielt Anton von Silhuber, der Präsident des Österreichischen Touristenclubs, die Vorkonzession für die Errichtung einer Zahnradbahn von Innsbruck über Ambras, Aldrans und Igls auf den Patscherkofel, 1903 entwarf Ing. Josef Riehl ein Projekt für eine Seilbahn vom Lanser See auf den Innsbrucker Hausberg, 1926 erfolgte schließlich die Gründung der Patscherkofelbahngesellschaft.

Die heutige Patscherkofelbahn wurde ursprünglich als Konkurrenzprojekt und Alternative zur Nordkettenbahn von der damals noch selbständigen Gemeinde Igls unter Beteiligung der Stadtgemeinde Schwaz in den Jahren 1927/28 errichtet und zählt neben der bereits 1897/98 errichteten Seilschwebbahn nach Kohlern bei Bozen, der 1926 erbauten Zugspitzbahn in Ehrwald und den zeitgleich entstandenen Bahnen auf den Hahnenkamm in Kitzbühel und auf die Nordkette in Innsbruck zu den ältesten Seilschwebbahnen Tirols. Die technische Ausstattung der mit einer Mittelstation versehenen Anlage wurde der Firma Adolf Bleichert in Leipzig-Gohli übertragen, die Tal- und Bergstationsgebäude vom Innsbrucker Architekten Hans Feßler (1896–1973) geplant. 1962 wurde die Bahn im Hinblick auf die Olympischen Winterspiele 1964 umgebaut und die Förderleistung durch den Einsatz von zwei Kabinen erhöht.

Mit der Eingemeindung von Igls im Jahre 1941 fiel das Eigentum an der Seilbahn an die Innsbrucker Verkehrsbetriebe AG und wurde von

diesen im Jahre 1994 gemeinsam mit der Nordkettenbahn an die neu gegründete Innsbrucker Kommunalbetriebe AG übergeben. In den Akten des Denkmalamtes wurden die Patscherkofel- und die Nordketten-Bahn als „ex lege Denkmal“¹ geführt, bis eine genaue Überprüfung der Grundbuchdaten ergab, dass die Bestimmungen des § 2 des Österreichischen Denkmalschutzgesetzes auf den Eigentümer nicht anzuwenden waren, weshalb amtlicherseits eine Unterschutzstellung beider Seilbahnanlagen eingeleitet wurde. Die beabsichtigte Unterschutzstellung der Patscherkofelbahn wurde vom damaligen Patscher Bürgermeister Josef Rinner (die Bergstation steht auf Patscher Gemeindegebiet) beeinsprucht, die Stadtgemeinde Innsbruck, die zunächst noch auf Grund der bevorstehenden Gemeinderatswahlen um eine Fristverlängerung ansuchte, gab diesbezüglich keine Stellungnahme ab, weshalb der Bescheid vom 9. März 1990 in Rechtskraft erwuchs. Am 20. Dezember 1995 wurde der Verkauf der beiden Seilbahnanlagen durch den Stadtsenat genehmigt, am 30. April 1996 die Verträge mit den Zeller Bergbahnen (Nordkettenbahn) und Sitour/Peter Schröcksnadel (Patscherkofelbahn) unterzeichnet.

Auf Grund geologisch bedingter statischer Probleme im Bereich des Hoteltraktes² wurde vom neuen Eigentümer eine gutachterliche Stellungnahme des Statikers Dipl.-Ing. Andreas Brandner eingeholt. Dessen Stellungnahme, die am 26. April 2002 abgegeben wurde, wies auf die Notwendigkeit einer Sanierung hin und vertrat die Meinung, dass eine Wiederherstellung aus statisch konstruktiver Sicht nicht mehr in der ursprünglichen Form und Material erfolgen könne, da die verwendeten Baustoffe nicht die ent-

sprechende Eignung aufweisen. Am 3. Mai 2002 wurde vom Rechtsvertreter des Eigentümers, Rechtsanwalt Dr. Martin Heitzmann, eine Überprüfung der Aufrechterhaltung des Denkmalschutzes für das Patscherkofel-Berghotel (nicht für die Bergstation) beantragt, da das Berghotel im Bereich der Nordostecke statische Schäden aufwies und eine wirtschaftlich positive Führung des Berghotels nicht mehr möglich sei. Seitens des Bundesdenkmalamtes wurde daraufhin gemäß § 5 Absatz 5 des Denkmalschutzgesetzes der Denkmalbeirat gebeten, einen Lokalausgleich durchzuführen und eine Stellungnahme hinsichtlich der Erhaltungsmöglichkeit bzw. des statisch-geologischen Zustandes des Bergstationsgebäudes und der Möglichkeiten der Sanierung aus denkmalpflegerischer Sicht abzugeben.

Mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 20. Dezember 2002 wurde die Überwachung der Setzungsrisse durch Spione vorgeschrieben, in einem weiteren Bescheid vom 14. Jänner 2003 die Absperrung des Restaurantbereiches angeordnet. Ein weiterer Bescheid vom 9. Dezember 2003 schrieb eine monatliche Kontrolle des Gebäudezustandes im Restaurantbereich vor. Am 7. Februar 2003 fand ein Lokalausgleich bei der Bergstation der Patscherkofel-Seilbahn statt, bei dem neben den Vertretern des Eigentümers auch Vertreter der Gemeinde Patsch und des Tourismusverbandes als nicht-ständige Mitglieder des Denkmalbeirates geladen waren. Als Leiter des Denkmalbeirates fungierte der ehemalige Vorstand des Instituts für Hochbau und Entwerfen an der Technischen Universität Wien, em. Univ.-Prof. Arch. Dipl.-Ing. Hans Puchhammer, als Beiratsmitglieder waren Univ.-Prof. Arch. Dipl.-Ing. Johannes Daum, der ehemalige Vorstand des Instituts für Baukunst- und Denkmalpflege der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck, Univ.-Prof. Mag. Dr. phil. Rainer Graefe, der Vorstand des Instituts für Baukunst und Denkmalpflege der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck, HR Dipl.-Ing. Josef Menardi, der ehemalige Landeskonservator für Tirol, Univ.-Prof. Dr. techn. Kurt Moser, der ehemalige Vorstand des Instituts für Baustatik und verstärkte Kunststoffe der Leopold-Franzens-

Universität Innsbruck, Univ.-Prof. Dr. Walter Schober, der ehemalige Vorstand des Instituts für Geotechnik und Tunnelbau der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck und Univ.-Prof. Dr. Manfred Wicke, der ehemalige Vorstand des Instituts für Betonbau der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck anwesend. Auf Grund des Gutachtens des Denkmalbeirates wurde die seitens des Betreibers gewünschte Bewilligung zur Veränderung der Bergstation der Patscherkofel-Seilbahn (Abbruch des Berghotels) seitens des Bundesdenkmalamtes im Bescheid vom 23. Mai 2003 nicht erteilt und der gegen diesen Bescheid eingebrachte Berufungsantrag dem Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur zur Entscheidung vorgelegt. Da die statisch bedingten Schäden des Gebäudes auch im anhängigen Verfahren von Bedeutung waren, ersuchte das Ministerium daraufhin das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie der Technischen Universität Wien um diesbezügliche Amtshilfe und um Mitteilung, welche Schäden am gegenständlichen Objekt bekannt sind und ob diesbezüglich eisenbahnrechtliche Verfahren laufen. Bei einem weiteren Lokalausgleich am 27. August 2003, bei dem der Statiker Dipl.-Ing. Andreas Brandner nochmals auf die statische Problematik einging, wiesen sowohl der Geschäftsführer der Patscherkofelbahnen, Dipl.-Ing. Werner Laimgruber als auch der Vorsitzende des Tourismus-Verbandes Innsbruck, Komm.-Rat Dkfm. Dr. Hubert Klingan darauf hin, dass eine Fortführung des Gebäudes als Hotel nicht mehr möglich sei, „da die Gäste auf den Betrieb der Seilbahn angewiesen wären und für ein derartiges Konzept heute der Markt fehle.“ Der Innsbrucker Vizebürgermeister Mag. Dr. Michael Bielowski stellte die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit der weiteren Erhaltung des Berghotels zur Diskussion, während sich der Patscher Bürgermeister Josef Rinner für die Erhaltung des Berghotels aussprach und der Vertreter des Landeshauptmannes, Direktor HR Dr. Hans Gschnitzer auf die Erhaltungsempfehlung des Denkmalbeirates hinwies.

Mit Bescheid vom 26. Februar 2004 genehmigte das Bundesministerium den Veränderungsantrag der Bergstation durch Abbruch des Berghotels auf Grund der geologischen Gutach-

T.H. 2007
82. Jg.

ten und wirtschaftlicher Argumente, die vom Eigentümer vorgegeben wurden. Daraufhin brachte der Patscher Bürgermeister beim Verwaltungsgerichtshof einen Antrag um aufschiebende Wirkung ein, dem stattgegeben wurde. Zur selben Zeit versuchte die Vorsitzende des Sachverständigenbeirates beim Stadtkern- und Ortsbildschutzgesetz, Prof. Dr. Magdalena Hörmann, eine Erklärung des Berghotels zum charakteristischen Objekt zu erreichen, um dadurch dessen zukünftigen Bestand zu sichern. Auf Grund einer neuerlichen diesbezüglichen Stellungnahme des Zukunftsministeriums, in dem dieses seine Entscheidung verteidigte, wurde die Beschwerde des Patscher Bürgermeisters am 21. September 2005 schließlich abgewiesen, da ihm keine Parteistellung zusteht.

Anmerkungen:

- 1 Gemäß § 2 des Österreichischen Denkmalschutzgesetzes gilt das öffentliche Interesse an der Erhaltung eines Denkmals, das sich im alleinigen oder überwiegenden Eigentum des Bundes, eines Landes oder von anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften, Anstalten, Fonds sowie von gesetzlich anerkannten Kirchen oder Religionsgemeinschaften einschließlich ihrer Einrichtungen befinden kraft gesetzlicher Vermutung so lange als gegeben, als das Denkmalamt nicht auf Antrag einer Partei eine bescheidmäßige Entscheidung über das tatsächliche Vorliegen des öffentlichen Interesses getroffen hat.
- 2 Bereits 1956 war von Priv. Dozent Dr. Werner Heissel ein diesbezügliches statisches Gutachten erstellt worden, in dem auf die Problematik der geologischen Situation hingewiesen wurde.



Hans Feßler und die Patscherkofelschwebebahn, 1927/28

Von Christoph Hölz

Schon mit der Inbetriebnahme der Seilbahn auf den Patscherkofel am 14. April 1928 avancierten das neue Hotel, die Stationsgebäude und die farbigen Gondeln zu einer markanten Sehenswürdigkeit der Stadt Innsbruck.¹ Davon legen zahlreiche Postkarten beredtes Zeugnis ab ebenso wie die zeitgenössischen Werbeplakate, die das Bauwerk als Teil der Hochgebirgslandschaft darstellen.² Es war aber nicht allein die exponierte Lage der Bergstation hoch über der Stadt auf 1.951 m Meereshöhe, nur knapp 300 m unterhalb des Gipfels, die den Bau so aufseherregend machte, sondern auch und gerade die moderne, schnörkellose Bauweise des damals 31-jährigen Architekten Hans Feßler (geboren in Dornbirn am 15. 2. 1896, gestorben am 14. 12. 1974 in Innsbruck).³

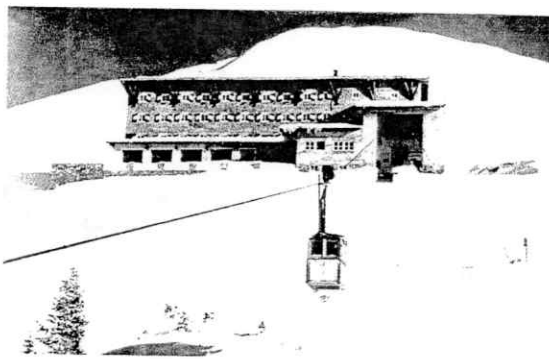
Die Patscherkofelbahn und die nur wenig später als Konkurrenzprojekt errichtete Nordkettenbahn von Franz Baumann gaben der Aufbruchstimmung in einem Land Ausdruck, das sich nur allmählich vom Trauma des verlorenen Weltkriegs

erholen, aber noch lange nicht mit der Rolle als Teil „Rumpfosterreichs“ abfinden wollte. Aus der Donaumonarchie zwischen Moldau, Puszta und Adria wurde das „weiße Österreich“, eine Alpenrepublik, in der sich der beginnende Massentourismus mit Bergsteigen und Wandern, vor allem aber der Wintersport und das Skifahren zu einem bedeutenden Wirtschaftsfaktor entwickelten. Der ehemaligen „Provinz“ Tirol kam bei diesem Imagewandel eine bedeutende Rolle zu. Und mit dem Bau der dazu notwendigen Infrastruktur erwuchs in Tirol auch eine weitgehend neue Bauaufgabe, die nach Auffassung der jüngeren Architektengeneration auch nach neuen Formen verlangte.⁴

Meist wird sie lapidar als „gediegen, sachlich und aus dem Selbstverständnis der Zeit entwickelt“ beschrieben.⁵ Doch damit ist die Bedeutung von Feßlers Bauten am Patscherkofel nur zum Teil erfasst. Denn der Vorarlberger Baumeister setzte mit einem der prominentesten Bauvorhaben der Zeit im gesamten zentralen Al-

penbereich ein unübersehbares Zeichen des Wandels und eines Neubeginns in der Architektur: Zum einen manifestieren die Bauten eine radikale Abkehr von Historismus und Heimatstil, die das Baugeschehen in Tirol bis zum Ersten Weltkrieg deutlich bestimmt hatten. Zum anderen belegen sie die Hinwendung Feßlers zum „Neuen Bauen“, wie man die zeitgenössische moderne Architektur der zwanziger Jahre in Deutschland und Österreich nannte. Die Auseinandersetzung mit der neuen Technik wird von einschneidender Bedeutung auch für die Form.

Jedoch, und das ist das eigentlich Entscheidende, übernahm Feßler nicht unreflektiert die „5 Punkte einer neuen Architektur“, wie sie der französische Architekt Le Corbusier fast gleichzeitig mit dem Bau von zwei Häusern auf der Werkbund-Siedlung „Am Weißenhof“ in Stuttgart 1927 und der Villa Savoye im Pariser Vorort Poisy, 1928–1931, kanonisiert hatte, vielmehr war Hans Feßler im deutlichen Unterschied zum „International Style“ maßgeblich an der Begründung einer regionalen Moderne in Tirol beteiligt. Die Wurzeln für diese Bauweise fand er einerseits im Studium des „Neuen Bauens“, andererseits im bewussten Rückgriff auf heimische Bautraditionen und -materialien. Als aufmerksamer Architekturstudent an den Technischen Hochschulen in Graz, Karlsruhe und München lernte Feßler zwischen 1918 und 1922 die moderate Moderne der Süddeutschen Bautradition kennen, wie sie vor allem Theodor Fischer vertrat. Bodenständiges Bauen sollte einen radikalen Bruch mit der Vergangenheit, wie ihn die internationale Moderne forderte, vermeiden. Noch näher in Berührung kam Feßler mit einer konservativen Moderne im Innsbrucker Atelier von Clemens Holzmeister (1886–1983), wo er von 1922 bis 1928 als Büroleiter tätig war. Der über zehn Jahre ältere Chef und erfolgreiche Wiener Akademieprofessor übte starken Einfluss auf die Tiroler Architekten aus und formulierte auch wesentliche Ziele ihrer Arbeit: So bekannte Holzmeister, dass er, und mit ihm sein Atelierleiter Feßler, aus der bildenden Kunst entscheidende Anregungen erfahren hatte. Vor allem die Gemälde von Albin Egger-Lienz wiesen ihnen den Weg zu einer modernen, aber gleichwohl kräftigen und monumentalen Baukunst: „... end-



Patscherkofel-Bergstation, um 1930 (Foto: Archiv für Baukunst der Universität Innsbruck).

lich schlichte Größe, stilles Heldentum [...]. Das war Tirol in seiner erd- und berggebundenen Einfachheit“, so Holzmeister, „aus dem Banne des Großen [entwickelten wir] Träumereien im mächtigen Holzbalkenwerk und schwerkgefügtten Mauern“.⁶

Die Talstation in Igls (auf 904 m über Adria) artikuliert deutlich mit der Gliederung der technischen Teile in Wagenhalle, Spannstation und Gewichtsschacht ihre Funktion.⁷ Erstmals setzte Feßler hier das flach geneigte Pultdach mit V-förmigen Stützen des Vordachs ein: das vielleicht signifikanteste Motiv seiner Bauten. Dazu treten die kubischen Formen der verschiedenen Gebäudeteile, die großzügigen Terrassenvorbauten und Treppenaufgänge sowie der schlichte Farb- und Materialkontrast von dunkelbraunem Holz und weißem Putz. Ein monumentales Gepräge verleiht den Bauten der Wechsel von geschlossenen Mauerflächen und den für die für die damalige Zeit großen Fensteröffnungen im Bereich der Gastbereiche.

Vergleichbar sind Aufbau und Gliederung der Bergstation.⁸ Über einer Substruktion aus grobem Bruchsteinmauerwerk erhebt sich das viergeschossige Hotel mit seinen zwölf Fensterachsen und der seitlich angeordneten Wagenhalle. Nur das Erdgeschoss des Hotels mit den Gesellschafts- und Arbeitsräumen ist massiv gemauert, die drei darüber liegenden Etagen mit den Gästezimmern wurden in einfacher Holzbauweise ausgeführt. Der funktionalen Trennung von Hotel und Wagenhalle trägt der horizontale



Hans Feßler, um 1930 (Foto: Familienarchiv).

Abschluss durch zwei separate, jeweils flach geneigte Pultdächer Rechnung. Einen zusätzlichen Akzent setzen die farbigen Fensterläden vor den Hotelzimmern. Vergleichsweise konventionell ist der Grundriss, die Anordnung der Versorgungsräume und der ihnen vorgelagerten Sonnenterrasse, die Disposition der Schlafzimmer, die sich entlang eines langen Mittelkorridors gleichförmig aneinanderreihen. Ungewöhnlich ist alleine die Erschließung des Hotels, die ausschließlich über den großen Warteraum vor der Wagenhalle erfolgt.⁹

Mit dieser Form eines modernen Berghotels setzte Feßler die Forderungen um, wie sie mit der „Lebensreformbewegung“ der Jahrhundertwende erstmals laut geworden waren und im Schlagwort von „Luft, Licht und Sonne“ allgemeine Verbreitung fanden. Der Vergleich von Feßlers Neubauten am Berghang mit dem nur wenige hundert Meter entfernt liegenden Sporthotel im Zentrum von Igls, das Max Haas 1889 errichtet hat, kann deutlicher kaum ausfallen. Alte und neue Zeit stehen sich hier plakativ gegenüber. Hier das moderne technische Zeital-

ter, dort das betont gemütliche, heimatverbundene Alt-Tirol.

Der Hotelbau im alpinen Bereich blieb für Hans Feßler nach Fertigstellung der Patscherkofel-Bergstation ein wichtiges Arbeitsgebiet. Zeitlebens widmete er sich erfolgreich dieser Bauaufgabe: Neben den zahlreichen Wohnhäusern und Kirchen plante Feßler nicht weniger als dreiundzwanzig Hotels – sowohl Um- als auch Neubauten.¹⁰ Die Lücke, die das zum Abriss freigegebene Patscherkofel-Berghotel im architektonischen Erbe Tirols hinterlassen wird, ist bedeutend. Was bleibt ist allein der Blick in die Zukunft. Hier gilt es weiteren Schaden abzuwenden. Etwa wenn es um die Erhaltung anderer Hotelbauten Feßlers geht. Nur ein Beispiel: Das Schicksal der ab 1932 errichteten, weitgehend original erhaltenen Pension Gstrein in Vent im Ötztal ist ungewiss. Auch dieser Bau belegt noch heute die Unbefangenenheit und Frische, mit der der junge Hans Feßler eine dezidiert moderne Lösung für den damals expandierenden Tourismus suchte. Eine denkmalgerechte Erhaltung und weitere Nutzung dieses kühnen Baus der regionalen Tiroler Moderne ist eine Herausforderung. Hier könnten alle Beteiligten und Zuständigen unter Beweis stellen, ob man aus Fehlern lernt, aus Schaden klüger wird und ob man weitere mutwillige Zerstörungen vermeiden will und kann.

Anmerkungen:

- ¹ Für den Patscherkofel waren schon drei Jahrzehnte lang Pläne zur touristischen Erschließung durch eine Liftanlage erarbeitet worden, ehe sich im Oktober 1926 die Patscherkofelbahngesellschaft AG gründete, die den Bau ab 1927 auch tatsächlich durchführte. Mitglieder waren die Besitzer des Hotels Iglhof, die Kurgemeinde Igls, das Land Tirol und die Stadt Schwaz, die als Hauptaktionärin und Besitzerin des stromliefernden Elektrizitätswerks besonders Interesse am Bau der Seilbahn hatte.
- ² Oswald Hengst, Patscherkofel-Bahn/Igls bei Innsbruck-Tirol, Druck: Wagner'sche Universitäts-Buchdruckerei, Innsbruck, 1927, in: Petra Köck und Michael Forcher, Plakatkunst im Tourismus. 120 Beispiele aus Tirol, Innsbruck 1999, S. 100/101
- ³ Nachlass Hans Feßler im Archiv für Baukunst der Universität Innsbruck; Bestand mit ca. 180 Projek-

- ten mit ca. 3.000 Architekturzeichnungen, persönlichen Dokumenten sowie umfangreichem Foto- und Postkartenarchiv, u. a. einem selbst verfassten Lebenslauf (um 1970); vgl. auch die biografische Skizze bei Werner Auer und Kurt Gamper, Tirol. Schöpferisches Land. Technik, Wissenschaft, Wirtschaft, Malerei, Bildhauerei, Architektur, Musik, Literatur seit 1918, Steiger Verlag Innsbruck 1984, S. 279–282
- 4 Bettina Schlorhauser, In den Bergen baut der Blick, in: Roland Kubanda (Hg.), Stadtflucht 10m/sec. Innsbruck und die Nordkettenbahn (Veröffentlichungen des Innsbrucker Stadtarchivs), Innsbruck/Wien/München/Bozen 2003, S. 85–186; Zu anderen Seilbahnen vgl. Markus Neuwirth, Die frühen Seilschwebbahnen in Vorarlberg, Süd- und Nordtirol, in: Christoph Bertsch (Hrsg.), Industriearchäologie. Nord-, Ost-, Südtirol und Vorarlberg, Innsbruck 1992; Barbara Zoepffel, Die Entwicklung der Seilschwebbahn. Alpines Bauen beispielhaft dargestellt anhand ausgewählter Seilbahnstationen von Tiroler Architekten in Nord- und Südtirol, unpublizierte Magisterarbeit, Universität Innsbruck 1998, darin: Die Patscherkofelbahn, S. 76–84; Architektur und Seilbahnen von der Tradition zur Moderne, hrsg. v. Wirtschaftskammer Tirol, Fachgruppe der Seilbahnen, Innsbruck 2000, S. 30/31
 - 5 Friedrich Achleitner, Österreichische Architektur im 20. Jahrhundert, Band 1: Oberösterreich, Salzburg, Tirol, Vorarlberg, hrsg. vom Museum für moderne Kunst Wien, Residenz Verlag Salzburg/Wien 1980, S. 390
 - 6 Clemens Holzmeister, Die Seilbahnstationen der Nordkettenbahn bei Innsbruck von Architekt F. Baumann, in: Die Bau- und Werkkunst, 5, 1928/29, S. 103–104
 - 7 Hubertus Adam, Vom Inntal ins Hochgebirge, in: archithese, Heft 3, 2005, S. 62–67
 - 8 Die 1961/62 im Hinblick auf die Olympischen Winterspiele 1964 vorgenommenen Umbauten durch Feßler selbst, so die Verbreiterung der Wagenhallen der Berg- und Talstationen, der Austausch der Kabinen und der bergseitige Anbau an die Bergstation für Verankerung und Antrieb der Tragseile, waren erste Veränderungen des ursprünglichen Erscheinungsbilds. Vgl. E. Müller, Die umgebaute Seilbahn Igls-Patscherkofel, Schrift anlässlich der Renovierung für die Olympischen Winterspiele 1964, o.O. und o.J. (Innsbruck 1964)
 - 9 Joachim Moroder und Benno Peter, Hotelarchitektur. Bauten und Projekte für den Tourismus im alpinen Raum 1920–1940, Innsbruck 1993, darin zum Patscherkofel-Berghotel bes. S. 29–38
 - 10 Eine Übersicht bietet: Die Bauten des Architekten Ing. Hans Feßler, Sonderheft des Vorarlberger Tagblattes vom 9. Feber 1935 (Feierabend. Wochenbeilage zum Vorarlberger Tagblatt, 6. Folge, Jg. 17, vom 9. Hornung 1935)

Minderheiten in Tirol (Teil 2): Protestanten

Von Günther Dichatschek

„Das Aufkommen von Reformation und Protestantismus in Tirol war keine verspätete und keine ruhige Angelegenheit. Im Gegenteil, die reformatorischen Ideen regten sich sofort und unmittelbar nach dem Öffentlichwerden von Luthers Kirchenkritik, sie äußerten sich zugleich mit dem Erscheinen seiner und der anderen Reformatorischen Hauptschriften, die damals Mitteleuropa mit ihren Reformideen lawinenartig überschwemmten. Selbst im europäischen Vergleich traten die reformatorischen Gedanken sehr früh und mit besonderer Heftigkeit auf. Es ist zwar kaum einer breiten Öffentlichkeit bekannt, aber es ist eine Tatsache: Tirol stellt darin eines der interessantesten Gebiete der frühen Reformation im damaligen Europa dar – wie dies auch jetzt die neue schöne Kirchengeschichte Tirols von Josef Gel-

mi zu Recht darlegt“ (LEEB 2001, 227; vgl. GELMI 2001, 135).

Bei aller Frömmigkeit gab es in der Kirche strukturelle Schwächen. Zahlreiche Klagen belegten dies. Die Kirche als Mittlerin des Heils war unglaubwürdig geworden. Ablasswesen, Reliquienkult, Dispens, Privilegien und Wallfahrten ließen Gläubige Missstände im Klerus erleben. Zuverdienste waren Geistlichen oftmals wichtiger als seelsorgerliches Wirken („Mehr Wirt als Hirt“). Es entstand ein regelrechter Hass auf den Klerus („Pfaffenhass“; vgl. GOERZ 1995).

Evangelische Bewegung im 16. Jahrhundert – Täuferturn

Es überrascht keineswegs, dass vor diesem Hintergrund der erste reformatorische Prediger von