



„Lichtbekleidete“ Skiläufer und Sonnenanbeter.

über diese „Zeit der grossen Sehnsucht“, über „dieses unbändige Hinausstürmen, Drängen und Hineintappen in's Weite, ... dies Umstürzen und Bessern-Wollen, dieses Umhertappen und Erwachen, dieses Sich-Recken und Sehnen“ nach einer anderen, einer besseren Welt.¹⁹ Die findet der moderne Romantiker abseits der Zivilisation.

Wer ist unter uns, dem nicht einmal das Herz aufgegangen wäre in seligem Entzücken beim Erwachen des Frühlings; der nicht einmal andachtsvoll in stiller Nacht aufgeschaut hätte zu den ewigen Sternen; der nicht die Schauer des Ewigen in sich empfunden hätte bei einem schönen Sonnen-Auf- oder Untergange auf ragender Bergeshöhe ...? Wessen Seele hat nicht gejubelt, wenn er in frischem Wandermuthe dahinzog durch die Felder und Wälder, am rauschenden Strome oder am murmelnden Bache, hoch durch die Wolken, über Gletscher und Schneefelder, oder im friedlich-idyllischen Thale beim melodischen Klange der Heerdenglocken - ... alle Sorgen daheimlassend; frei von allen Nichtigkeiten und Kleinlichkeitskrämereien, welche so oft im Werktagsgetriebe des Lebens den edlen Kern dessen umdüstern, was der Mensch seinem wahren Wesen nach ist und sein soll!²⁰

Lebensreformer, insbesondere die Anhänger der Jugendbewegung „Wandervogel“ und die Anhänger der „Lichtbekleideten“,²¹ propagieren den Ausbruch aus der zivilisierten Welt. Land und ländliche Heimat, unwegsames Gelände, Sonne und Licht sind die Entdeckungen dieser Zeit. Der Schnee ist das Kampfmittel des Winters, denn er tilgt die Spuren zivilisatorischer Errungenschaften am Berg und verhüllt milde „die Sünden der neuen Zeit.“²² Die Berge des Winters sind den Menschen „eine Kelter gefilterter Sonne, ... Nektar für die Lungen, ... Wollust der blutdurchjagten Haut“. Eine ganze Generation entschließt sich, „jugendlicher zu werden Jungsein, Frischsein und nicht mehr Würdigtun“²³ ist ihr Motto zum Auftakt des zwanzigsten Jahrhunderts.

Die Möglichkeit allerdings, Reisen hin zu unberührter Natur mit unwegsamem Gelände in tief verschneiten Gefilden zu unternehmen, eröffnet den in die winterliche Gebirgsnatur hinaus Strebenden erst eine Errungenschaft der Zivilisation: die Eisenbahn.

Eine kunstvoll angelegte Gebirgsbahn führt von Innsbruck, sowie vom Bodensee zum Arlberg. Diese Bahn hat die Liebenswertigkeit, den Touristen mit Schnerfer und Schiern nach einer landschaftlich herrlichen Fahrt in einer Höhe von ungefähr 1300 m abzusetzen. Am Bahnhof beginnt, am Bahnhof endet die Schifahrt.²⁴ Fritz Kurz, 1913



INKOMMEN: MIT ARLBERGBAHN UND PFERDESCHLITTEN



Der Arlberg-Eisenbahntunnel nach einem Lawinenabgang.



Am Bahnhof von St. Anton im Jahre 1907.

Bilanz.²⁵ Die Eisenbahn erlaubt „Reisen, an die man früher kaum zu denken gewagt hatte.“²⁶ Auch der Aufschwung des Skilaufs am Arlberg ist auf das Engste verknüpft mit der Eisenbahn. Die Inbetriebnahme der Arlbergbahn am 21. September 1884 ist für die Region Fluch und Segen zugleich. Die Bewohner der am Arlbergpass liegenden Ortschaften Stuben, St. Christoph und St. Anton leiden unter der Tatsache, dass der Verkehr mehr und mehr über den Schienenweg durch den Arlbergstunnel läuft; sie hatten seither vom Transportwesen über die schon seit 1824 ausgebaute Bludenz und Landeck verbindende Arlbergstraße gelebt. Als segensreich aber stellt sich bald heraus, dass Arl- und Tannberg nun über die Bahnhöfe in Langen und St. Anton an das europäische Eisenbahnnetz angeschlossen und damit

„Wie das ganze Jahrhundert, so steht auch die Touristik unter dem Zeichen des Verkehrs, und selbst in die entlegensten Alpenthäler hinein dringt der Pfiff der Lokomotive wie der Weckruf einer neuen Zeit“, zieht der österreichische Alpinist und Lehrer Ludwig Purtscheller

so bequem und schnell zu bereisen sind, wie nie zuvor.²⁷ „Hat die Arlbergbahn den Passverkehr anfangs lahmgelegt, so ermöglicht sie jetzt dem Skiläufer schnelle Zufahrt und schafft dadurch ... Erwerbsmöglichkeiten, wie sie es in seinen besten Zeiten nicht besessen“,²⁸ fasst der Skipionier, Autor und Sportjournalist Carl Joseph Luther²⁹ die Entwicklung zusammen. Die Eisenbahnen öffnen ihre Gepäckwagen für den Transport der Skiausrüstung und bieten, wie schon für Alpinisten Jahrzehnte zuvor,³⁰ wesentlich günstigere Reisepreise für Skiläufer. Zwischen Bregenz und Innsbruck verkehrt ein Schnellzug, der in den Wintermonaten an Sonn- und Feiertagen um zwei Uhr in der Nacht in Lindau startet. Der Nachmittagsschnellzug, der am frühen Abend Anschluss nach Bayern und Württemberg vermittelt, bringt die Skitouristen wieder Richtung Heimat. Mit dieser Zugverbindung



Anreise um 1906: Im Pferdeschlitten und auf Ski.



Wilhelm Pfefferkorn,
Wirt der Krone in Lech, sorgt für die
komfortable Anreise seiner Gäste.



Landeshauptmann Adolf Rhomberg
bei der Eröffnung der
Flexen-Lechtaler Straße, 1909

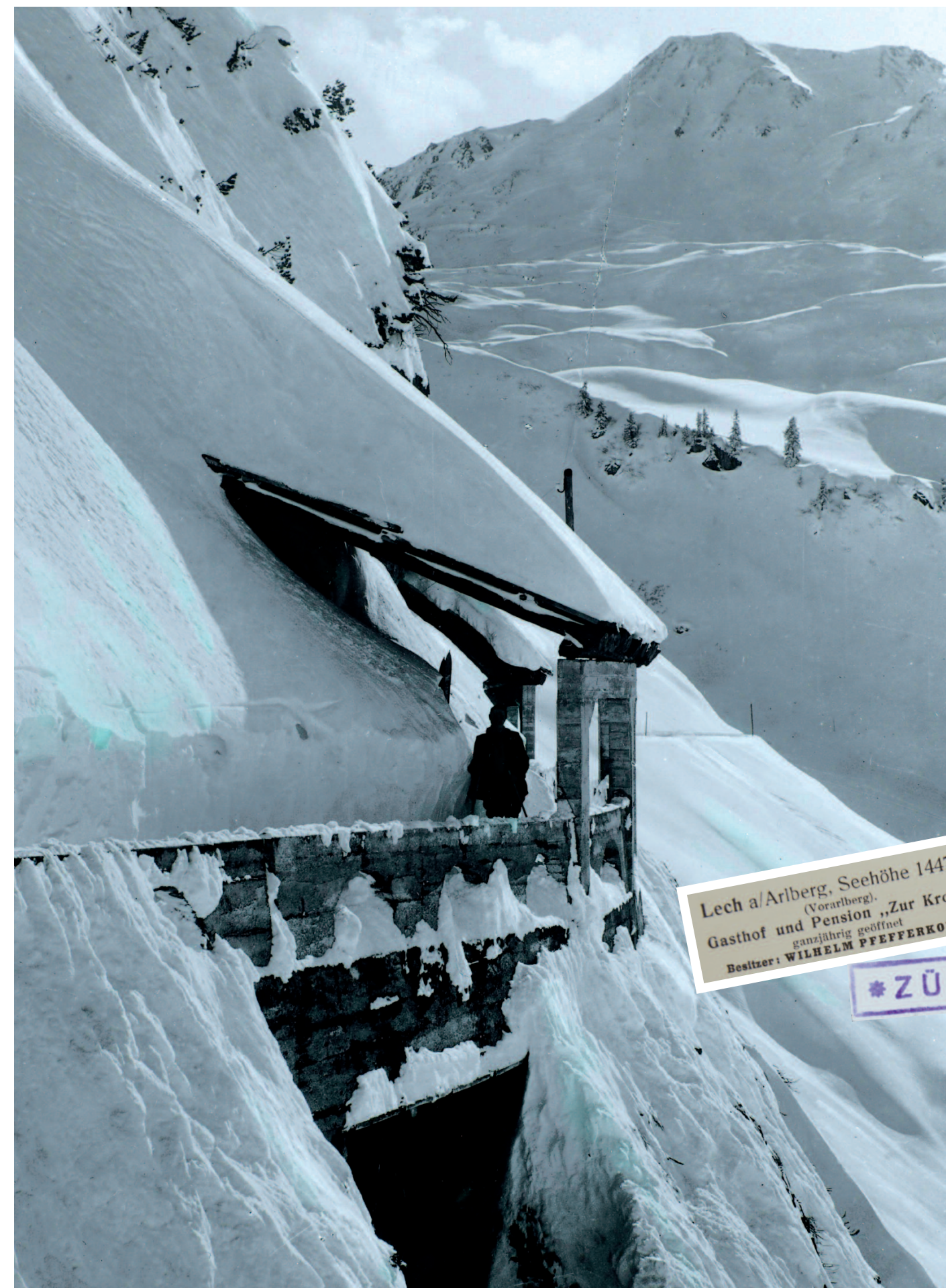
Beförderung von Schneeschuhen (Skier) auf den Linien der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck. Auf den Linien der k. k. Staatsbahnen des Direktionsbezirkes Innsbruck, d. i. auf den Strecken Salzburg—Innsbruck—Lindau, Feldkirch—Buchs (Rheintal), Bregenz—St. Margarethen und Selztal-Bischofshofen ist es, wie das „Tiroler Tagblatt“ berichtet, einerseits jedem Fahrgast gestattet, ein Paar Schneeschuhe (Skier) als Handgepäck in die Wagenabteilung mitzunehmen, insofern die Mitreisenden hierdurch nicht belästigt werden, andererseits können die Schneeschuhe als Reisegepäck gegen Bezahlung der normalen Gepäcktaxe für 10 kg, für jedes Paar Schneeschuhe mit der Mindestgebühr von 20 h, aufgegeben werden.

Carl Joseph Luther informiert die
Leser der Zeitschrift *Der Winter*
über die Anreise zum Arlberg

eröffnet sich für die Bewohner alpennaher Großstädte wie Heilbronn, Stuttgart, Ulm, München und Augsburg „eine weitere Aussicht auf ... Skitouren ... in der Arlberggegend.“³¹ Für die Fahrt mit diesen Wintersportzügen werden „Rückfahrkarten zu bedeutend ermäßigten Preisen ausgegeben, um es allen Skisportfreunden möglich zu machen, nach St. Anton oder St. Christof oder Zürs, überhaupt in das für Skitouren so günstige jetzt schneereiche Gebiet am Arlberg zu gelangen.“³²

Mit der Fertigstellung der unter dem im Bregenzerwald ansässigen Bauunternehmer Johann Bertolini erbauten Flexenstraße im Jahre 1900 ist der Tannberg mit Lech und Zürs ab Bahnhof Langen unter akzeptablen Reisebedingungen erreichbar. Wilhelm Pfefferkorn, Wirt der Krone in Lech, sorgt für die komfortable Anreise seiner Gäste. Bald nach der Eröffnung der Flexenstraße richtet er einen regelmäßigen Personenverkehr mit Fuhrwerken zwischen Langen und Lech via Zürs ein.³³ „Wer größeres Gepäck bei sich hat“, informiert Carl Joseph Luther die Leser der Zeitschrift *Der Winter*, „findet auf Bestellung (auch telephonisch von Langen oder Stuben aus) einen einfachen Schlitten an der Bahn.“³⁴ In einem Pferdeschlitten für Zwei werden die Skiläufer nach Zürs und Lech gebracht.³⁵ Vor dem Bau der Straße war der Flexenweg - ein kaum einen Meter „schmäler, steiler und in vielen Serpentina verlaufender“ Saumpfad, der im Winter „praktisch nicht begehbar“ war³⁶ - die einzige Verbindung von Langen und dem Tannberggebiet; die Orte waren im Winter nicht oder nur unter Lebensgefahr erreichbar. Der „Weg über den Flexenpaß nach Zürs und weiter zum Tannberg am oberen Lech [war] zu Lawinenzeiten ein Lotteriespiel ums Leben und ein Teufelsloch obendrein.“³⁷ Aus dem Bregenzerwald führt lediglich ein Jochpfad über Schröcken hinauf zum Tannberg,³⁸ und die Straße vom Lechtal auf den Tannberg endet in Steeg. Bis 1908 die Flexen-Lechtaler Straße über den Tannberg zwischen Warth und Lech und weiter bis zur Tiroler Grenze zwischen Steeg und Langen fertiggestellt wird,³⁹ führt ein Bergpfad über das Joch,⁴⁰ das im Volksmund seiner Unwirtlichkeit wegen „Bettler-Umkehr“ genannt wird.⁴¹

Die Zukunft der nun durch gut ausgebaute Straßen an die Bahnstationen angeschlossenen Bergdörfer wird im Tourismus liegen - dies deutet Vorarlbergs Landeshauptmann Adolf Rhomberg in seiner Festansprache zur Eröffnung der Flexen-Lechtaler Straße an, gelte es doch, den Schlußstein zu legen zu einem Werk, ... welches weit hinausreicht an Bedeutung über die gewöhnlichen Straßen beider Länder! Zwei große ausgedehnte Gebiete, welche beide vom Lech gespült werden, das Gebiet des Vorarlberger Lechtals und das Gebiet des Tirolischen Lechtals, werden mit dem heutigen Tag durch eine kunstvoll gebaute Straße miteinander verbunden und gleichzeitig mit dem Bahnhof Langen, der Arlbergbahn näher gebracht. Wenn wir uns ins Gedächtnis zurückrufen, wie noch vor wenigen Jahren dieses große Talgebiet Vorarlbergs von jedem bedeutenden Fremdenverkehr fernlag, wie es vielfach kaum dem Namen nach dem Touristen bekannt war - und wenn wir jetzt schon sehen, dass mit der Teilstrecke Langen-Tirolischer Landesgrenze ein großer Fremdenstrom Jahr für Jahr herbeikommt, so werden wir die Bedeutung voll und ganz zu würdigen in der Lage sein.⁴²





JULIUS RHOMBERG
* 18969 Dornbirn † 1932 Gargellen
Textilfabrikant. Direkter Nachkomme der Gründer der Fa. Herrburger & Rhomberg. Einführung der Buntweberei. Mitbegründer der Vorarlberger Papier AG, Obmann des Verbandes der Industriellen Vorarlbergs. Dornbirner Gemeinderat.

38 Postkarte von Julius an Pia Rhomberg, 5. November 1903. Rechte Seite: Rückseite der Postkarte.

Und als man ihn fragte, woher und wohin und in was für Geschäften, da lachte er und sagte, er wolle auf die Berge hinauf, und sein Geschäft sei die Freude an Sonne, Schnee und Sport. Walter Troier, der Wirt von St. Christoph, und seine Tochter Liesl, die schon von jeher sehr verständig war, mögen große Augen gemacht haben. ... So kam das 20. Jahrhundert auf den Arlberg.⁴⁷ Albert Halbe, 1911/12



HINAUFKOMMEN. SKITOUREN UND SKIBERGE



Ein norwegischer Ingenieur, der den Bau der Bahnstrecke zwischen Innsbruck und Bludenz zu Studienzwecken besichtigt, bringt im Jahre 1885 die ersten Ski nach Langen. Drei Herren - Gastwirt Fritz vom Hotel Post in Langen, ein Ing. Bischof und ein dritter Mann aus Langen - verwenden sie versuchsweise. Die Drei sind die ersten Skiläufer am Arlberg, welche die Ski vermutlich nicht zum Zwecke alltäglicher Fortbewegung, sondern zu ihrem Vergnügen unter die Füße schnallen.⁴³ Zehn Jahre später erkundet Paul Martin die Landschaft. In den Jahren 1895 und 1896 absolviert der spätere Direktionsrat des bayerischen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten in Lindau ein Praktikum für den höheren maschinentechnischen Dienst der k. b. Staatseisenbahnen. Ab und an nimmt er die viereinhalb Stunden dauernde Bahnfahrt von Lindau nach Langen am Arlberg auf sich, um auf Skitour zu gehen.⁴⁴ Zu Lichtmess des Jahres 1896 geht Paul Martin zusammen mit dem Rechtspraktikanten Färber auf Ski von Stuben über Zürs, Lech und Warth bis nach Lechleiten, wo sie übernachten. Tags darauf laufen sie über die Lechleitner Alm und das Rappental nach Oberstdorf.⁴⁵ Während all diesen Touren trifft Martin keinen einzigen Einheimischen, „der nur eine blasse Ahnung“ vom Skilaufen hat.⁴⁶ Das Leben dort oben ist einsam und hart, für Vergnügungen dieser Art ist im Alltag kein Platz. Auch nicht in St. Christoph. Doch an der Schwelle der Wende zum Zwanzigsten Jahrhundert erschienen dort plötzlich Männer auf langen Brettern. Vermutlich sind die beiden Lindauer Zollbeamten Hermann Hartmann und Josef Ostler, der in Dornbirn geborene Kaufmann Viktor Sohm und der Dornbirner

Industrielle Ing. Julius Rhomberg die ersten Skitouristen, die vier Jahre nach Paul Martins Exkursionen - von St. Anton zur Arlberghöhe gehen.⁴⁸ In Lindau hatten sich Sohm, Hartmann und Ostler kennengelernt. Sie sind „Gleichgesinnte ..., Bergsteiger vom echten Schrot und Korn“. ⁴⁹ Die Ostseite des Arlberg ist das Ziel dieser ersten Skibergsteiger, und sie kommen wieder und wieder. „Ungezählte Besuche von Ostler, von Sohm und anderen“ sind im Fremdenbuch des Hospizes verzeichnet, und bald gesellt sich „eine stattliche Zahl begeisterter Schifahrer zu ihnen, besonders auch aus Feldkirch, Dornbirn und Bregenz, aber auch aus Tirol und von weiterher.“⁵⁰ Mitte März des Jahres 1902 empfängt Viktor Sohm in St. Anton um drei Uhr in der Früh drei Skipioniere aus dem Allgäu: Eugen Heimhuber, Dr. Max Madlener und Dr. Christoph Müller. Die Gruppe steigt direkt auf die Valluga. Heimhuber, Fotograf aus Sonthofen, macht „prächtige Photos“. Walther Flaig erinnert sich: „Das war ein Ereignis für den Arlberg, denn Dr. Madlener ... stand damals mit an der Spitze der AV-Pioniere für alpinen Schi- lauf.“⁵¹ Viktor Sohm, der sich schon 1887 am Gebhardsberg auf den Ski seines Bruders versucht hatte,⁵² ist „zweifello das treibende Element zur Pionierzeit im Arlbergrevier“. Hartmann geht von Lindau aus „wiederholt auf den Flexenpaß, den Arlberg und die ihn umgebenden Höhen“ und dringt mit „Wagemut, Findigkeit,



PAUL MARTIN
Praktikant für den höheren maschinentechnischen Dienst der k. b. Staatseisenbahnen in Lindau. Später Direktionsrat des bayerischen Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten in München.

Um 1900: Skifahrer am Flexenpass.



Karl Gruber und Tourengefährte bei einer Rast zur sonnigen Mittagszeit.

zäher Energie und Kraft ..., unzulänglicher Ausrüstung, unzulänglichen Stützpunkten, ohne geeignetes Kartenmaterial und Führer“ mit seinen Begleitern in Gebiete vor, „die bisher im Winter vielfach noch von keinem menschlichen Fuß betreten worden waren.“⁵³ Für den westlichen Arlberg ist das Jahr 1900 ein bedeutendes, denn in diesem hat der gebürtige Stubener Johann und spätere Hannes Schneider „die ersten Schiläufer ... Viktor Sohm, Dr. Madlener und Prof. Karl Gruber gesehen.“⁵⁴ Die Pioniere um Viktor Sohm, den Kemptener Arzt, Skibergsteiger und Alpinisten Max Madlener sowie den Freiburger Arzt Karl Gruber alias Nutsch⁵⁵ beginnen nun mit der Erkundung des westlichen Arlberg, von Stuben, Zürs und Lech. Trotz der Skiver-suche der Tannberger Pfarrherren, und obwohl Paul Martin bereits Besuche abgestattet hatte, liegen die Orte „noch immer im tiefsten Winterschlaf.“⁵⁶ Rudolf Gomperz, Student des Bauingenieurwesens an der Technischen Hochschule in Berlin-Charlottenburg⁵⁷ und Mitbegründer des Akademischen Alpenvereins Berlin,⁵⁸ unternimmt 1905 eine Skitour auf den Maienkopf bei St. Christoph.⁵⁹ Damit ist er das erste Mitglied des Berliner Alpenvereins, das einen Arlberger Gipfel auf Ski besteigt. Im Alpenvereins-Jahresbericht von 1906 wird er als Ingenieur in St. Anton am Arlberg geführt, wo er sich niedergelassen hat.⁶⁰ Er erinnert sich an diese Zeiten:



Das Tourenbuch von Karl Gruber

Ja, freudvolle Eroberung von Neuland, das war der Inhalt jener ersten Jahre. Jeder Schritt war eine Neutour. Ulmerhütte, Peischelkopf, Schindler und Valluga - und all die unendlichen Skifahrten ins Ferwall! und jedesmal war es eine begeisterte Angelegenheit, der mühsame, unsichere Weg, die richtige, beste Route, dann die Gipfelfreude: wieder von einer anderen Warte aus auf unsere geliebten Arlberger Höhen und in die Täler zu blicken im makellosen Winterkleide - und dann die Abfahrt - meist jauchzend begonnen, am Wege irgendwo ein kritisches Intermezzo Bindungsdefekte, Stürze, Fluchen, endlich die richtige Ausfahrt ins Tal - und dann die frohen Abende, die Feiern jedes Sieges! Wer sie mitgemacht hat, wird sie niemals vergessen!⁶¹

In den ersten zehn Jahren des neuen Jahrhunderts bildet sich ein Kanon an Skibergen mit Aufstiegs- und Abfahrtsrouten heraus. Unter dem Begriff Touristik wird insgesamt Wandern, Bergsteigen und Reisen überhaupt zusammengefaßt. So prägte sich auch der über das Winterbergsteigen (mit vorwiegend alpinem Einschlag) hinausgehende Begriff der Schitouristik. Er umfaßt also mehr als das Besteigen von Bergen mit Hilfe von Schi und anschließenden Abfahrten.⁶²



SKI-ERSTERSTEIGUNGEN

VERWALL

- Kaltenberg ... 2.896 m ... 1904
- Vollandspitze ... 2.928 m ... 1902
- Trostberg ... 2.650 m ... 1903
- Fädnerspitze ... 2.792 m ... 1903
- Grieskopf ... 2.757 m ... 1905
- Nördliche Rendelspitze ... 2.551 m ... 1905?
- Brüllerköpfe ... 2.876 m ... 1903?
- Vertinesberg ... 2.855 m ... 1908?
- Scheibler ... 2.978 m ... 1908?

LECHTALER ALPEN

- Galzig ... 2.081 m ... 1899
- Maienköpfe ... 1.905 m ... 1900
- Valluga ... 2.809 m ... 1901
- Schindlerspitze ... 2.648 m ... 1900
- Rüfikopf ... 2.363 m ... 1903
- Rüfispitze ... 2.633 m ... 1906
- Trittkopf ... 2.722 m ... 1903
- Gümpelkopf ... 2.522 m ... 1905
- Krabachspitze ... 2.524 m ... 1905
- Trittwangkopf ... 2.484 m ... 1906
- Schwarze Wand ... 2.524 m ... 1906
- Wösterspitzten ... 2.541 m und 2.562 m ... 1906
- Fangokarspitze ... 2.643 m ... 1909

LECHQUELLENGBIRGE

- Kapall („S.-C.-A-Kopf“) ... 2.326 m ... 1906
- Peischelkopf ... 2.415 m ... 1900
- Knödelkopf ... 2.404m ... 1900
- Seekopf (Seebühel) ... 2.208 m ... 1903
- Madlochspitze ... 2.549 m ... 1906
- Hasenfluh ... 2.534 m ... 1907
- Obere Wildgrubenspitze ... 2.629 m ... 1905
- Muckengrätli ... 2.458 m ... 1909
- Rosskopf ... 2.201 m ... 1907
- Erzbergkopf ... 2.305 m ... 1907
- Mohnenfluh ... 2.547 m ... 1909
- Spuller Schafberg ... 2.681 m ... 1910?
- Stierkopf ... 1.801 m ... 1904?
- Hirschpleiskopf ... 2.544 m ... 1906?
- Stanskogel ... 2.759 m ... 1906?

VIKTOR SOHM
* 1869 Dornbirn, A
† 1960 Trogen, CH

Unternehmer. Erster Schweizer Skimeister 1905. Entwickler von Skiwachsen („Sohmwachs“) und Klebefellen („Sohmfelle“). Inhaber eines Sportgeschäftes in Bregenz. Als Lehrmeister von Hannes Schneider „Urvater“ der Arlbergtechnik und -schule.



BJARNE NILSSEN
* Rjukan in Telemarken, N

Student in Darmstadt (Stand: 1930)
und erster deutscher Skimeister
(Februar 1900, Feldberg)

Karl Gruber (Zweiter von rechts) und Bjarne Nilssen (links) aus Rjukan in Telemarken im Kreise von Nilssens Landsleuten.

Viktor Sohm (vorne) bei einer Skitour. Sohm gelangen zahlreiche Ski-Erstersteigungen von Gipfeln rund um den Arlberg.

