

## Schigeschichte: Vom elitären Abenteuer zum Breitensport

Hermann HINTERSTOISSER



**Abbildung 1**

**K. u. k. Infanteristen in Alpinadjustierung mit Schiern (beachte: Bilgeri-Bindung an den „Schi-Schienen“).** Aufnahme aus Zell am See 1915. © H. Hinterstoisser 1999.

Über weiße Pisten zu fegen, zählt heute zum alljährlichen Urlaubsvergnügen von Millionen Wintersportlern. Alpinski, Carving, Langlaufen, Snowboarden, Telemarking oder Tourenskilauf sind nur einige Facetten des mittlerweile breit gefächerten Angebotes skisportlicher Vergnügungen. So heiter wie in unseren Tagen ging es beim „Skilaufen“ aber keineswegs immer zu. Stand am Anfang die Notwendigkeit, sich auch im Winter bei Schneelage als Jäger Nahrung verschaffen zu müssen, so wurde erst Ende des vorigen Jahrhunderts das Skifahren als sportliche Aktivität entdeckt. Zunächst eher elitären alpinistischen Kreisen vorbehalten, war es zunächst das beginnende sportliche Interesse, dann aber vor allem der breitgestreute Einsatz im 1. Weltkrieg, der das Skifahren großen Teilen der Bevölkerung zugänglich machte. Richtig populär wurde das Skifahren dann mit der zunehmenden Bedeutung sportlicher Wettbewerbe in der Zwischenkriegszeit. Damit wurde der Skilauf auch zum bedeutenden Wirtschaftsfaktor. Die Erfolgsgeschichte des Skilaufes ist durchaus eine nähere Betrachtung wert.

„Schneeschuhe“, wie man die hölzernen Schier in früherer Zeit nannte, waren den nordeuropäischen Jägern schon vor Jahrhunderten bekannt. Ja, bereits Felsbilder aus der Steinzeit, die im Norden Norwegens gefunden wurden, zeigen Menschen mit schiähnlichen Geräten an den Füßen. Der älteste, in Schweden gefundene „Ski“ soll rund 3500 Jahre alt sein.

Aus dem 16. Jahrhundert ist aus den Kriegen der Schweden gegen Dänemark bereits der militärische Einsatz von „Schiläufern“ bekannt. Der weltbekannte „Wasalauf“ erinnert noch heute an die Rückholung Gustav Erikson Wasas (als schwedischer König: Gustav I.) von seiner Flucht vor den Dänen durch schwedische Schiläufer 1521. Unser Wort Schi leitet sich übrigens aus dem norwegischen „Ski“ (= Scheit) her. (NUSSBAUMER 1963)

Aus Nordeuropa gelangte der Schilauflauf schließlich erst relativ spät, gegen Ende des 19. Jahrhunderts in den Alpenraum. Einer der ersten Schipioniere scheint



der Rauriser Gewerke Ignaz Rojacher gewesen zu sein, der bereits 1880 von einer Reise nach Schweden ein Paar Schier mitbrachte und im Raurisertal ausprobierte. In weiterer Folge war es Ritter von Arlt, der bereits mit Kursen für Bergführer in Rauris begann und Tourenbeschreibungen verfaßte, in denen er die Schier als „norwegische Schneeschuhe“ bezeichnete. Wilhelm von Arlt führte 1894 die Erstbesteigung eines Dreitausenders (Sonnblick) mit Schiern durch.

1887 hatte Graf Harrach auf seinen Gütern Jäger und Forstleute für den winterlichen Dienst mit Schiern ausrüsten lassen. Der berühmte österreichische Polarforscher Julius Payer brachte Schier von der österreichischen Nordpolarexpedition mit und auch in anderen europäischen Ländern, vor allem in der Schweiz und in Süddeutschland, begannen sich die Menschen für den Schilau zu interessieren.

Der eigentliche Durchbruch für die Verbreitung der Schier gelang jedoch erst 1891 keinem geringeren als dem späteren Friedensnobelpreisträger und weltberühmten Polarforscher Fritjof Nansen, der in seinem im selben Jahr erschienen Buch über seine Grönland-Expedition ein umfangreiches Kapitel dem „Schneeschuh-Laufen“ widmete und somit gleichsam das erste Lehrbuch für den Schisport verfaßte. Noch im gleichen Jahr wurde der „Erste Wiener Schiverein“ gegründet, 1892 konstituierte sich bereits der „Österreichische Schiverein“ – ebenfalls in Wien.

Abbildung 2 (oben)

<p><b>KRONSTADT</b>                  hervorragender Wintersportplatz in SIEBENBÜRGEN.                  600 m über dem Meere. Ideales Skigelände in unmittelbarer Nähe der Stadt. Herrliche Skilifte- und Hochtouren in überreicher Auswahl und seltener Vielfertigkeit.                  Rodel- und Eislaufplätze. Januar 1913 internationaler Skikurs unter Leitung Sepp Bildsteins, international größte Sprungwettbewerbe und Wettlauf um die MEISTERSCHAFT VON SIEBENBÜRGEN.                  Anmeldungen und Auskünfte durch den Kronstädter Skiverein.</p>	<p><b>Winter in den Beskiden bei Bieltitz-Biala.</b>                  Ausgedehntes, ideales Skiterrain, leicht erreichbar. Kammlänge zwischen 1000 und 1800 m. In nächster Nähe drei ganzjährig bewirtschaftete Schutzhäuser der Sektion Bieltitz-Biala des Beskidenvereines, sowie zwei über 3 km lange, eigens erbaute Rodelbahnen. Auskünfte, Skiführer und Skiroutenkarte erhältlich durch den  <b>Wintersportklub Bieltitz-Biala.</b>                  Remisevans der Wintersportler im Klubheim Hotel „Schwarzer Adler“ in Biala (jeden Freitag Abend). Komfortables Hotel mit Zentralheizung, Lift und elektr. Licht. Touristen zahlen ermäßigte Logispreise.</p>
<p>K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.                  Nr. 60.734/1912.  <b>Wintersport in der Hohen Tátra.</b>                  Die Hohe Tátra bietet in ihrer herrlichen Winterpracht reiche Gelegenheit zur Ausübung aller modernen Schnee- und Eis-sportle. Die Kurorte Tátrafüred, Tátra-Lomnics und Tátra-Széplak etc. sind durch ihre klimatischen Verhältnisse zum Winternaufenthalte geradezu prädestiniert. Das Winterklima der Hohen Tátra vereint alle Vorzüge von Davos und St. Moritz. Für Eisläufer und Skifahrer, femer für Fahrten mit dem Schlitten, Rennwolf, Toboggan, Skeleton und Bobsteigh stehen musterhaft gepflegte Bahnen zur Verfügung. Im Jänner und Feber internationale Sportkonkurrenzen.  <b>Hauptsaison vom 15. Dezember bis Ende Feber.</b>                  In der Hauptsaison gelangen zu allen fahrplanmäßigen Zügen folgende ermäßigte Fahrkarten mit einer Gültigkeitsdauer von 45 Tagen zur Ausgabe:                  I. Feste Rundreisekarten:                  Von Wien-Stb. oder k. k. N.-B. über Marchegg – Zsolna – Poprád-Felka – Kassa – Budapest und zurück nach Wien. I. Klasse 69 K., II. Klasse 46 K.                  II. Rückfahrkarten:                  1. Von Oderberg nach Poprád-Felka und zurück I. Klasse 40 K., II. Klasse 25 K., III. Klasse 18 K.                  2. Von Oderberg über Poprád-Felka – Kassa nach Budapest und zurück nach Oderberg I. Klasse 77 K., II. Klasse 52 K., III. Klasse 30 K.                  Direkte Wagen I., II. und III. Klasse von Wien nach Poprád-Felka, überdies Speise- und Schlafwagen.                  Nähere Auskunft im illustrierten Taschenfahrplan der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.                  Budapest, im Monate September 1912.</p>	<p><b>WINTERSPORT</b>                  an der Aspang- und Schneebergbahn.                  im  <b>WECHSELGEBIET</b>                  (Stationen Aspang und Mönichkirchen an der WECHSELBAHN).                  im  <b>SCHNEEBERGGEBIET</b>                  (Station Puchberg am Schneeberg).                  ÜBUNGSPLÄTZE, markierte Touren, Rodelbahnen in Aspang, Mönichkirchen und Puchberg.                  FAHRPREISERMÄSSIGUNGEN für die Mitglieder von Wintersportvereinigungen während der Dauer der Wintersaison bis Mai 1913.</p>
<p><b>Die Generaldirektion.</b></p>	<p><b>BÖHMERWALD</b>                  Skitouren am Hauptkamme (1330 – 1450 m) 100 km lang. Mannig-fähigste Abfahrten zu Bahnstationen. Focisören. Alpenpanorama. Staudquartiere: Oberplan, Glockelberg, Wällern, Kuschwan mit guten Gasthöfen, Bahn- und Postverbindungen. Auskünfte erteilt: Skiklub Budweers des Deutschen Böhmerwaldbundes in Budweers.</p>

Abbildung 3

Diese Annoncen zeigen, dass Schisport in der österreichisch-ungarischen Monarchie durchaus keine rein „alpine“ Angelegenheit war.

Schon 1890 freilich begannen in der Steiermark zwei Pioniere des Schisports, das Schneeschuhlaufen von Norwegen in den Alpenraum zu transferieren: Max Kleinoscheg aus Graz und der Mürzzuschlager Toni Schruf erprobten im Semmeringgebiet die hölzernen Latten. Kurze Zeit nach der Gründung des „Österreichischen Schivereins“ wurde in Schrufs Posthotel in Mürzzuschlag am 1. Februar 1893 der „Verband steirischer Schiläufer“ gegründet, der schon am nächsten Tag die erste wettkampfmäßige Veranstaltung durchführte. Für dieses erste „alpine“ Schirennen waren übrigens – für die damalige Zeit durchaus keine Selbstverständlichkeit – Damen zugelassen, die freilich nicht im sportlichen Schidress antreten durften, sondern züchtig verhüllt im (knöchellangen) Wollrock. Im weltbekannten Wintersportmuseum von Mürzzuschlag sind übrigens noch viele Erinnerungsstücke an diese Anfangstage des alpinen Schisportes zu bewundern. Auch die Heimatmuseen von Mittersill und Zell am See zeigen schöne Exponate aus dieser Zeit.

### 1. Wie es in Saalbach begann

1898 brachte der gebürtige Saalbacher Josef Wallner, der Jahre zuvor nach Mürzzuschlag „ausgewandert“ und gräflicher Revierjäger geworden war, die ersten Skier nach Saalbach. Saalbach war damals eine der ärmsten Gemeinden im Land. Wallner musste so wieder fortziehen, seine Skier jedoch ließ er in Saalbach, wo sie der damalige Oberlehrer Peter Höll in die Hän-

de bekam und ausprobierte, wie in Siegfried WEITLANERs Chronik (1997) nachzulesen. Mit nachgebauten Skiern begann er sogar, die Schüler im Skifahren zu unterweisen. Ab 1901 wurde er vom Lehrer Ludwig Ramsauer dabei unterstützt, womit diese Skipioniere wohl den Grundstein für die lokale Wertschätzung des Skifahrens gelegt haben. Die ersten Ansätze eines „Wintertourismus“ im Glemmatal entwickelten sich freilich erst zu Ende des ersten Jahrzehntes des 20. Jahrhunderts.

Nahe der Stadt Salzburg hatte schon 1888 ein bei der Halleiner Papierfabrik beschäftigter Ingenieur mit seinen Skiern Aufsehen erregt. Durch seine Vorführungen und Vorträge angeregt, fand sich eine kleine Gruppe Skibegeisterter um Josef Zwick, Dr. Duffek und andere, die an den Gaisberghängen dem neuen Sport frönten.

### 2. Die Anfänge des militärischen Schilaufes in Österreich

Offiziere des Klosterneuburger k.u.k. Eisenbahn- und Telegraphenregiments dürften, Heinz POLEDNIK (1991) zufolge, die ersten österreichischen Soldaten gewesen sein, die im Winter 1890/91 Versuche mit Skiern unternahmen. 1891-1895 stellten auch die Feldjägerbataillone Nr. 3 in Steyr und Nr. 27 in Villach „Ski-Detachements“ auf. 1895 führte man einen Skikurs für 130 Offiziere und Soldaten der k. u. k. Armee, der k.k. Gendarmerie sowie der k.k. Finanzwa-

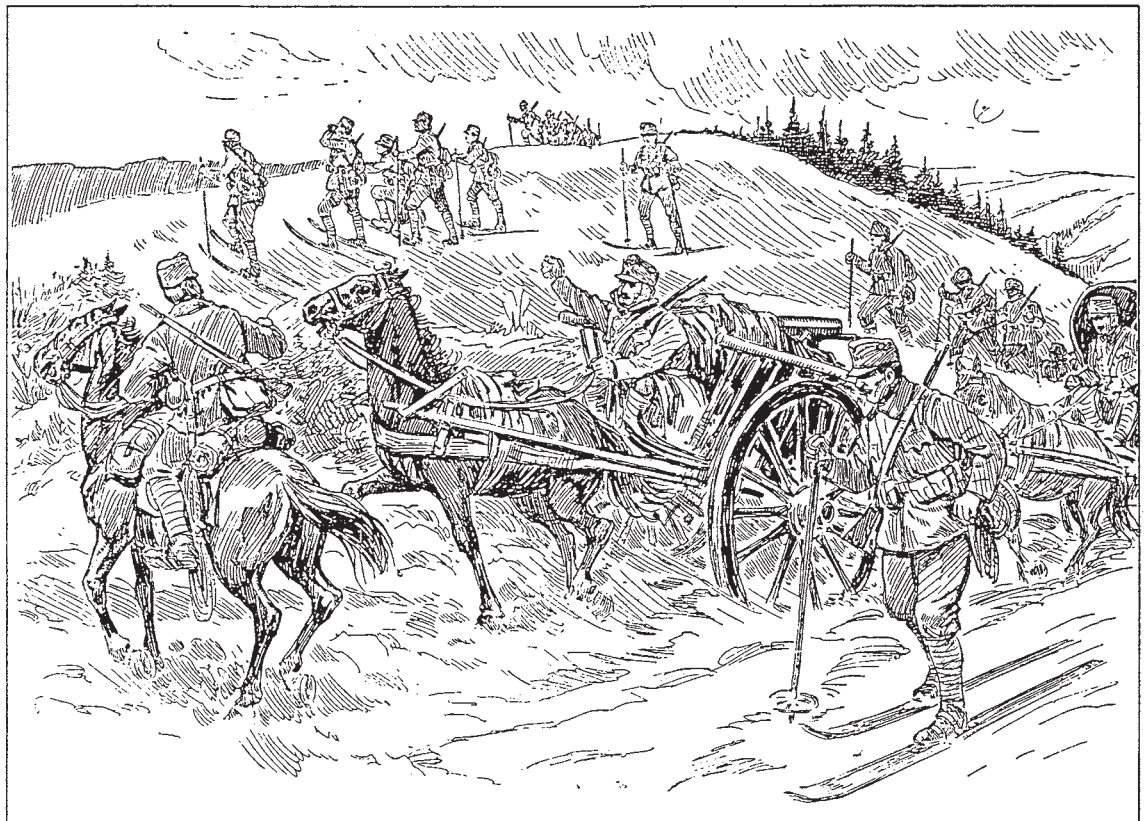


Abbildung 4

Österreich-ungarische Schneeschuhabteilung auf dem Marsch in den Karpaten 1914.



che „nach norwegischer Art“ durch, an der thesesianischen Militärakademie in Wiener Neustadt lehrten eine Zeit lang zwei norwegische Offiziere den Skilauf. 1897/98 begann man, den alpinen Verhältnissen der Gebirge entsprechend, die Lilienfelder Technik Matthias Zdarskys zur Grundlage der militärischen Ski-ausbildung zu machen, die ihrerseits wieder äußerst befruchtend auf den zivilen Skilauf wirkte.

Hermann NUBBAUMER berichtet in seinem Buch „Sieg auf weißen Pisten“, daß bereits 1893 eine Schipatrouille des k.u.k. (ungarischen) Infanterieregimentes Nr. 31 von Hermannstadt in Siebenbürgen, der Stabsstation des Regimentes, über die Südkarpaten nach Petresci marschierte und dabei 150 Kilometer unter winterlichen Bedingungen mit Schiern zurücklegte.

Ebenfalls 1893 erfolgte übrigens auch die erste Winterbesteigung der Schmittenhöhe bei Zell am See mit Schiern. Graf Lambert und Hauptmann Wittek wagten sich damals in das verschneite Gebirge. Populärer wurde der Schilauf in Zell am See freilich erst ab 1902 durch Dr. Josef Pircher, so daß 1906 der Schiclub Zell am See – einer der ersten Österreichs – gegründet wurde (SCHOLZ 1963).

1904 verlegte erstmals die k.u.k. Armee eine Einheit zur Winterausbildung mit Skiern nach Saalbach. Die Soldaten waren im Gasthaus Neuhaus einquartiert, der Chronik Siegfried Weitlahners folgend, fehlte es damals aber sonst noch an Infrastruktur im Glemmatal, um einen Winterfremdenverkehr zu beginnen. 1905 fand der erste Skikurs der Tiroler Kaiserjäger unter dem damaligen Oberleutnant Bilgeri in Kitzbühel statt.

Das erste militärische Schilehrbuch verfaßte 1892 der k.u.k. Oberleutnant Raimund Udy, ein Freund von Max Kleinoscheg. In der k.u.k. Militärakademie Wiener Neustadt, in Kärnten, Korneuburg und in Steyr erfolgten die ersten Ausbildungslehrgänge für Angehörige des k.u.k. Heeres. In Graz wurden für das k.u.k. Infanterieregiment „Albert I. König der Belgier“ No. 27, das eine eigene „Schneeschuabteilung“ besaß, mehr als 200 Paar Schier hergestellt. Damit konnten die steirischen Infanteristen bald die 83 km lange Strecke von Villach über den Wurzenpaß nach Tarvis in das damals noch österreichische Kanaltal im Winter überwinden.

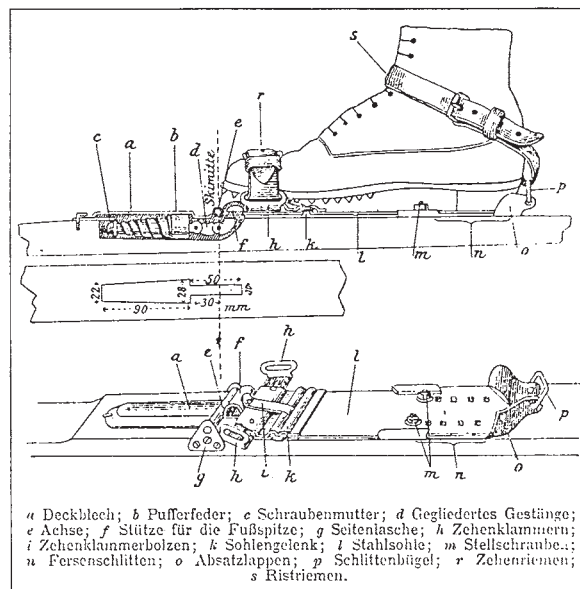
Die größte Schiproduktion der Donaumonarchie richtete Georg Bilgeri in Salzburg für das k.u.k. XIV. Korps ein. Das militärische Salzburger Schiwerk produzierte mehr als 140 000 Paar Schier.

Die zunehmende Verbreitung des Schisportes durch den winterlichen Alpinismus zeigte auch den Militärs die Notwendigkeit, sich mit den daraus resultierenden taktischen Möglichkeiten auseinanderzusetzen. Dabei waren die Vorzüge des Schilaufes keinesfalls auf den alpinen Raum beschränkt zu sehen, hatte doch Österreich-Ungarn namhaften Anteil an schnee-

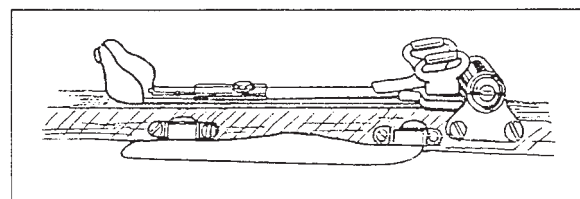
reichen Gebieten etwa der Karpaten oder am Balkan! Hier sollte auch im Winter 1914/15 tatsächlich der erste kriegsmäßige Einsatz von Schiläufern der k.u.k. Armee erfolgen.

Dennoch erfuhr der Schilauf zunächst vor allem im Alpenraum besondere Förderung. Mit der Schaffung eigener k.k. Landwehr-Gebirgstruppen 1906 wurde dort auch ausbildungsmäßig ein Schwerpunkt auf den Kampf im alpinen Gelände gelegt. Zu den k.k. Landwehr-Gebirgstruppen zählten zunächst die drei Tiroler Landeschützen-Regimenter (ab 1917: k.k. Tiroler Kaiserschützen), das k.k. Landwehr-Infanterieregiment „Klagenfurt“ No. 4 und das k.k. Landwehr-Infanterieregiment „Laibach“ Nr. 27 (aus diesen wurden 1917 die k.k. Gebirgsschützen-Regimenter Nr. 1 und 2).

Noch einer – bis heute positiv nachwirkenden – Episode der Schigeschichte sei hier gedacht: der k.u.k. Major Theodor v. Lerch kam in militärischer Mission nach Japan, wo er dem Heer zugeteilt wurde. Lerch war ein Freund des Lilienfelder Schipioniers Matthias Zdarsky – und so mit dem Schilaufen vertraut. Natürlich nahm er auch seine Schier mit nach Japan.



**Abbildung 5**  
**Zdarsky-Bindung.**



**Abbildung 6**  
**Bilgeri-Bindung (am Schi seitlich angesetzte „Harscheisen“ – Stahlkanten wurden erst 1926 vom Großvater des späteren Salzburger Bürgermeister Dr. Lettner erfunden).**

Als er 1910 in die Garnison Takata in Süd-Honschu kam, wo im Winter üblicherweise Schnee liegt, konnte er bald mit der Schiausbildung für die Japaner beginnen. Ein regelrechtes Schiefieber muß nicht nur die Soldaten, sondern auch die Zivilbevölkerung der Gegend ergriffen haben, denn bald fand der von Major Lerch gelehrte Schisport weite Verbreitung. Es ist ein wohl nicht unbedeutendes Verdienst eines Offiziers der alten österreichisch-ungarischen Armee, Japan für den Schisport gewonnen zu haben.

### 3. Methodenstreit und technische Neuerungen

Der schon erwähnte Matthias Zdarsky publizierte 1896 sein erstes Schlehrbuch „Alpine Lilienfelder Skilauftechnik“. War die klassische, mit zwei Stöcken ausgeführte „norwegische“ Methode vor allem dazu gedacht, verschneites Gelände möglichst praktikabel zu überqueren, so befaßte sich Zdarsky vor allem mit dem Problem des Fahrens im steileren alpinen Gelände. Seine bekannte Einstocktechnik schuf, in Verbindung mit der von ihm entwickelten Metallfederbindung, einen neuen Fahrstil auf Schiern.

Die von den norwegischen Schiern her üblichen Rohrbügelbindungen und später erdachten Riemenbindungen hatten allesamt den großen Nachteil, daß sie fast keinen seitlichen Halt am Schi gaben. Zdarsky erfand nun eine Bindung, bei welcher der Schuh mit einer Metallplatte verbunden wurde, die ihrerseits mit Hilfe einer Metallfeder so mit dem Holzski verbunden war, daß zwar eine Aufwärtsbewegung des Fußes (zum Schritt vor) möglich, aber seitliche Führung gegeben war. Der Nachteil der Zdarsky-Bindung bestand freilich darin, daß er die parallel zum Schi angeordnete Feder in den Schi einfräsen ließ, womit dieser, statisch geschwächt, quasi eine

„Sollbruchstelle“ erhielt. Als Weiterentwicklung der Bindung Zdarskys ist die wesentlich bekanntere und weiter verbreitete Bindung von Oberst Bilgeri zu sehen, der statt der eingefrästen parallelen eine gekapselte Feder quer zur Laufrichtung auf den Schi aufsetzte. Damit blieben die Vorteile der Zdarsky-Bindung erhalten und der schwerwiegende Nachteil war vermieden. Während des Ersten Weltkrieges (und noch lange Zeit danach!) war die Bilgeri-Bindung das verlässlichste und häufigste Patent für Militärschi in Österreich.

### 4. Die militärische Schiausbildung

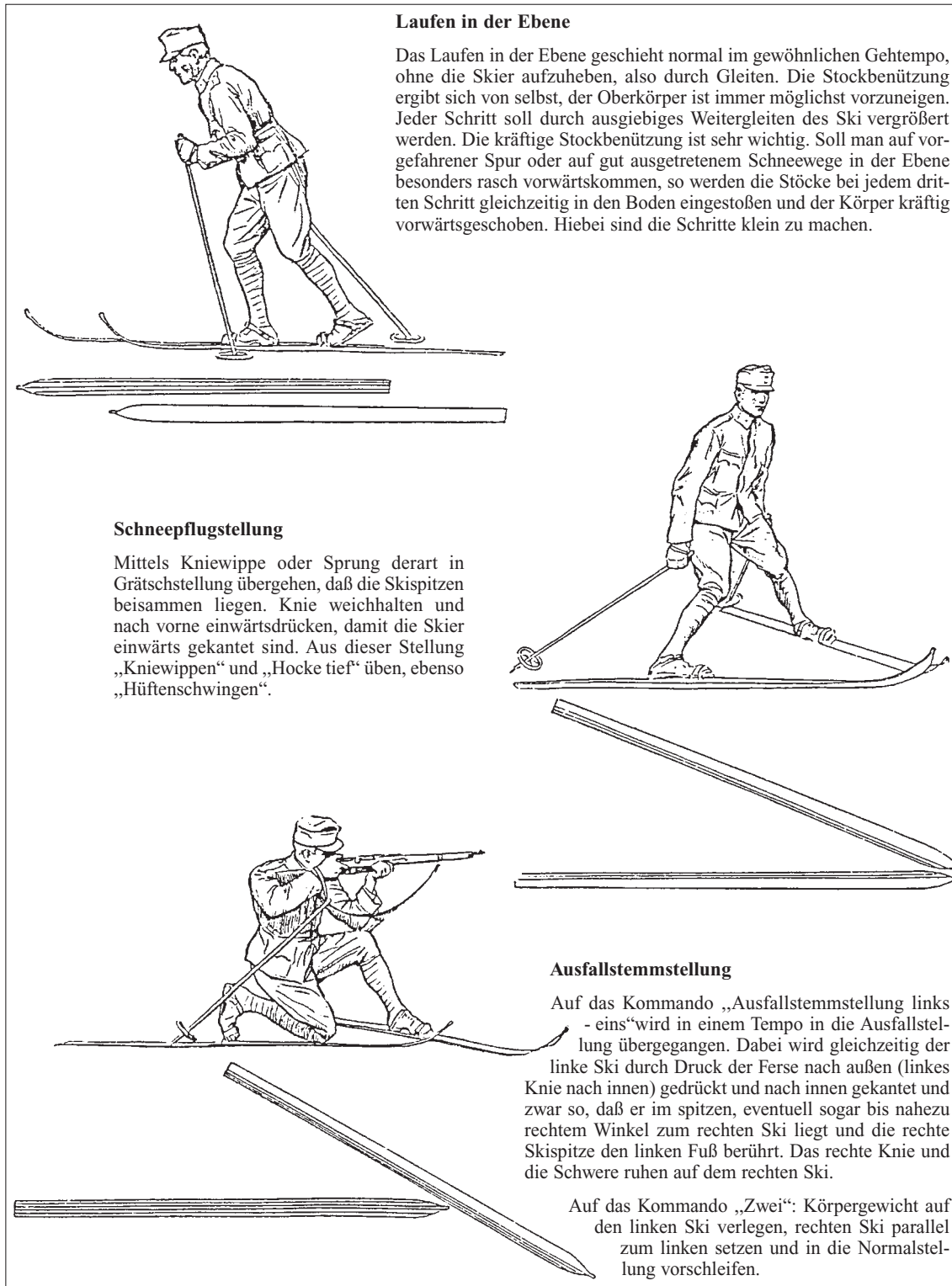
Die anfängliche Auseinandersetzung zwischen dem „Norweger Schilaufer“ und der „Alpinen Lilienfelder Schilaufer“ spiegelt sich auch im militärischen Vorschriftenwesen der k. u. k. Armee wider. In der vom k. u. k. Kriegsministerium 1908 herausgegebenen „Anleitung für den Gebrauch und die militärische Verwendung der Ski und Schneereifen“ steht noch zu lesen: „Ein Doppelstock ist für das Gebirgsskilauen nicht brauchbar!“ Es dauerte freilich nicht lange, bis sich ebenso wie im zivilen Bereich auch beim militärischen Schilaufer die „Doppelstocktechnik“ durchsetzte. Beispielsweise setzt die 1915 vom k. u. k. Kommando der Armeegruppe G. d. K. Rohr in Innsbruck herausgegebene Broschüre „Gebirgskrieg im Winter“ die Doppelstocktechnik bereits als allgemein gültig voraus.

Hauptziel der militärischen Schiausbildung in Österreich-Ungarn war jedenfalls bereits vor dem ersten Weltkrieg, vor allem für den Gebirgskrieg im Winter ausreichend schilauferkundiges Personal, insbesondere für Aufklärungs- und Sicherungsdienste aber auch grundsätzlich zur Fortbewegung in verschneitem Ter-



Abbildung 7

„Ein Soldat der Skifahrer-Abteilung bringt unseren Truppen die Feldpost“ (Zeitungsskizze von 1914).



**Abbildung 8**

**Schilaufttechnik 1918** (aus: Der Gebirgskrieg, II. Teil - 14. Heft, Wien 1918).

rain zur Verfügung zu haben. „Der Gebirgsschiläufer muß sehr beweglich sein, Hindernisse sturzfrei bezwingen können und allen Gefahren des winterlichen Gebirges Rechnung zu tragen verstehen“ heißt es in der zitierten „Anleitung“ von 1908.

Wurde zunächst nur die Verwendung von kleinen Abteilungen (Detachements) und einzelnen Patrouillen

ins Auge gefaßt, zeigte sich bald die universellere Verwendbarkeit der Schier, ja die Notwendigkeit, umfassendere Schiausbildung durchzuführen.

Naturgemäß wurden vor allem Infanterie und Jägertruppe in diese Ausbildung eingebunden. „Alle Kommanden, besonders jene in Gebirgs- und schneereichen Gebieten der Monarchie, haben die Gelegenheit



zur Ausbildung tüchtiger Patrouillen wahrzunehmen und die Übungen derselben nach Möglichkeit zu unterstützen. Auszubilden sind jährlich:

- per Infanteriebataillon: 8 - 10 Mann (davon 2 Unteroffiziere)
  - per Jägerbataillon: 10 -12 Mann (davon 2 Unteroffiziere)
  - per Truppenkörper mindestens je 2 Offiziere
- (k.u.k. Kriegsministerium, zu Abt. 5, Nr.3273/1908)

Als Ausbildungszeit für das Schul- und Terrainlaufen ging man von etwa 4 Wochen Dauer aus, wobei die Ausbildung spätestens im Jänner jeden Jahres zu beginnen hatte. Nach Ende der Ausbildung waren die „Skipatrouillen“ zu praktischen Aufgaben heranzuziehen.

Die Organisation der Schiausbildung oblag den jeweiligen Korpskommandos (für den Raum Salzburg, welches dem k. u. k. XIV. Korps angehörte – also jenem in Innsbruck), die auch wegen der Benützung von Schutzhütten mit den alpinen Vereinen, Forstämtern etc. in Verbindung zu treten hatten.

In der Regel sollte die Ausbildung zunächst Vorübungen (Schullaufen) umfassen, welches von der jeweiligen Garnison aus durchgeführt wurde. Erst dann wurden die so zusammengestellten „Ski-Detachments“ (innerhalb der Truppendivisionen bzw. Brigaden) zusammengefaßt und zur Ausbildung im Terrainlaufen



**Abbildung 9**

**Soldat der k.u.k. Armee bei der Schiausbildung in Windbluse.** (Deutlich zu erkennen: Schier mit Bilgeri-Bindung) © H. HINTERSTOISSER 1999.

Die aus (meist Eschen-) Holz gefertigten Schier bedurften natürlich besonderer Sorgfalt und Pflege. Verschiedene Vorschriften, Merkblätter und Erlässe (z.B. oben zitiertes Heft der Armeegruppe Rohr von 1915 oder die vom k.u.k. Kriegsministe-

rium 1918 herausgegebene Reihe „Der Gebirgskrieg“ - 14. Heft: Skilauftechnik und Gebrauch der Schneereifen) zeigen uns heute, wieviel Arbeit damals allein die Erhaltung der Einsatzbereitschaft des Materiales erforderte:

## Ski

Die Ski müssen mit der gleichen Sorgfalt und Liebe gepflegt und behandelt werden, wie das Gewehr. Sie sind im unbenützten Zustand stets zusammenzuzschnallen, die Bindungsriemen zu versorgen, damit sie nicht verloren gehen. In unbenutztem Zustande spreizt man die beiden Skispitzen mittels eines doppelt zugespitzten Holzstückes kräftig auseinander, damit sie ihre Aufbiegung nicht verlieren. Die Spannung in der Mitte der Ski wird durch Einklemmen eines passenden, nicht zu dicken Holzklötzchens erhalten. Im Zustande längerer Unbenützhtheit sind die Federn von Stahlbindungen zu entspannen, vor dem Gebrauche Schrauben usw. anzuziehen.

Reibungsstellen von Riemen und Lederzeug sind durch Verschieben und Wechseln häufig zu verlegen. – Beim Erreichen des Quartiers sind die Ski ordentlich vom Schnee zu reinigen und stets mit

der Spitze nach abwärts aufzustellen. Temperaturwechsel, Verbringen der Ski in die Nähe des Ofens sind schädlich. Kleine Schäden am Ski und an der Bindung sind sofort zu beheben! Skibrüche werden mittels Blechverband oder als Notreparatur mittels dünner, etwa 4 cm langer Nägel so repariert, daß die beiden Bruchenden übereinander genagelt werden, wobei das vor-dere Bruchstück unter das hintere kommt.

Die Laufflächen der Ski sind durch Auftragen (Erwärmen und Verreiben) von Wachs, Skiwachs, Parafin, Kerzen u. dgl. gegen das lästige Anpappen des Schnees zu schützen. Sehr vorteilhaft ist es, die Gleitflächen mit Teer, der mittels Lötlampe oder über raucharmen Feuer vorsichtig eingebrannt wird, zu behandeln. Dadurch erhält man die Elastizität und Trockenheit.

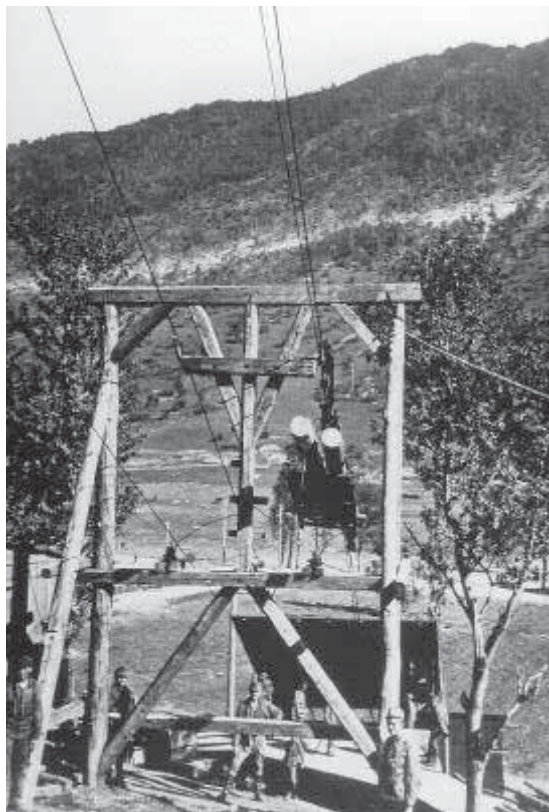


Abbildung 10

**Österreichische Materialeiseilbahn an der Südfrent 1916.**

Technisches Knowhow und Erfahrung im Seilbahnbau, die während des ersten Weltkrieges gewonnen wurden, stellten später eine wichtige Grundlage für touristische Seilförderanlagen dar. © H. HINTERSTOISSER 1999.



Abbildung 11

**Die militärische Ausrüstung beeinflusste auch die zivile Sportmode: Schirmütze nach Art der Feldkappe des k. u. k. Heeres, Breecheshosen und Wickelgamaschen zählten damals für Militärs und Bergsportler gleichermaßen zur praktischen Ausrüstung.** (aus PEEGE/NOGLER: Jahrbuch des Wintersports 1912/13).

sowie zu Patrouillenübungen im Hochgebirge eingesetzt. Auszuwählen waren vornehmlich „verständige, sehr ausdauernde Leute, tunlichst Patrouillen- und Signalschüler bzw. Schiläufer von Haus aus, berggewöhnte Leute, Jäger, Waldarbeiter etc.“ (Anleitung 1908)

Während des Ersten Weltkrieges erfolgte schließlich, vor allem in Anbetracht der schneereichen Winter an der Dolomitenfront, eine umfassende Ausbildung im Schilauf, die trotz der Mühsalen und Gefahren des Krieges nicht unwesentlich dazu beitrug, den Schilauf insgesamt bekannt und populär zu machen.

**5. Die Anfänge des Wintertourismus**

Schon vor dem 1. Weltkrieg hatten sich in den Alpen, wie auch in den Karpaten, im Riesengebirge und im Böhmerwald erste Ansätze des Winterfremdenverkehrs abgezeichnet. Der Wintersport hatte einzusetzen begonnen. Skirennen in der Schweiz, im Semmeringgebiet oder in Kitzbühel erreichten bereits einige Popularität. Auch im benachbarten Bayern hatte der

Skilauf Fuß gefasst, 1905 gab es das erste Skirennen in Berchtesgaden. 1913 veranstaltete man in Saalbach den ersten Skiwettkampf für Schüler. Nach dem 1. Weltkrieg waren jedoch, vor allem in den verarmten Alpentälern, zunächst die dringendsten Versorgungsfragen zu lösen, zumal vor allem die Ernährungslage katastrophal war. Doch schon bald regte sich der Unternehmungsgeist der Skipioniere wieder. So nahm 1920 der bereits 1914 gegründete Wintersportverein in Saalbach über Initiative von Oberlehrer Hermann Hueter und Oberförster Fritz Hochleitner seine Arbeit wieder auf und bereits fünf Jahre später konnte man 800 Gästeübernachtungen zählen. Nach der Raxbahn (1926) und der Zugspitzbahn sowie der Pfänderbahn bei Bregenz (1927) eröffnete 1928 die Schmittenhöhebahn in Zell am See als vierte große Gondelbahn in den Ostalpen. Den ersten richtigen Skilift baute Ing. Bildstein 1937 am Arlberg. So begann damals, trotz vieler Schwierigkeiten und Rückschläge in vielen Orten des Alpenraumes eine Entwicklung, die vor allem nach dem 2. Weltkrieg zu einem wesentlichen touristischen Standbein werden sollte.



<p><b>Interlaken</b> <b>Hotel Schweizerhof</b></p> <p>Bestbekanntes Familienhotel I. Ranges. Schönste Lage am Höweg neben dem Kurgarten. Aller neuester Komfort. — Erstklassiges Restaurant mit Terrasse. — Autogarage mit Boxes. — Pension von Fr. 15.— an.</p> <p>FAMILIE WIRTH-STRÜBIN, BESITZER</p>
<p><b>Interlaken</b> <b>BEAU-RIVAGE GRAND HOTEL</b></p> <p>I. Rang. Moderner zeitgemässer Komfort. A. Dopfner, Bes.</p>
<p><b>Interlaken</b> <b>EDEN HOTEL</b></p> <p>A. BÜRGI, Besitzer</p> <p>Rechts vom Hauptbahnhof. Rugenparkstrasse. In allen Zimmern fliessendes Wasser.</p>
<p><b>Brienz</b> <b>Hotel Kreuz und Post</b></p> <p><b>Nähe Bahnstation</b></p> <p>Prächtiger Ferienaufenthalt direkt am See; auch sehr geeignet für Passanten. Das ganze Jahr geöffnet. Post. Telegraph und Telephon im Hause. Garage.</p> <p><i>Freundliche Bedienung. Prospekte.</i></p> <p>FAMILIE E. HANAUER.</p>
<p><b>Meiringen</b> (BERNER-OBERLAND)</p> <p>Hauptstation der Brünigbahn; Treffpunkt von 5 Alpenpässen. Abgangstation der Grimsel-Postautos. Tramverbindung zum Reichenbachfall und zur Raeschlucht. Kirchenausgrabungen. Lokalmuseum.</p> <p><i>Jeden Abend Beleuchtung der Alpbachfälle.</i></p> <p>Prospekte durch den Verkehrsverein.</p>

KURORTE UND BERGBAHNEN  
IM JUNGFRAUGEBIET



**GRINDELWALD**  
Das weltbekannte Gletschertal. 1057 Meter

**WENGEN**  
1300 m. Grösster alpiner Kurort des Oberlandes

*Beide Plätze sind erstklassig in jeder Beziehung  
Die Kurvereine senden auf Wunsch jede Auskunft*

**SCHYNIIGE PLATTE**  
Die blumige Aussichts-Warte über Interlaken

**JUNGFRAUJOCH**  
3457 m. ü. M. Höchste Bahnstation Europas  
BERGHAUS

Abbildung 12

Aus einem Prospekt der Berner Alpenbahn 1925: Schilaf spielte damals erst eine relativ untergeordnete Rolle in der Tourismuswerbung.

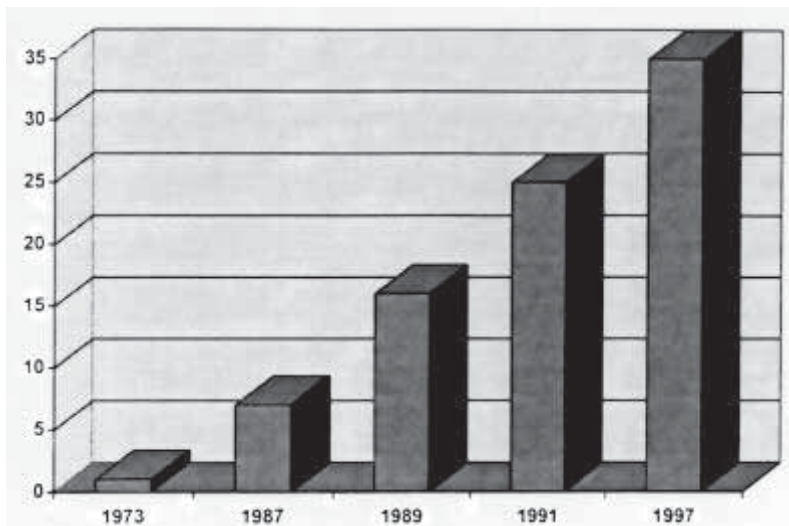
### 6. Schilaf und ökologische Frage

In den Anfangstagen des Wintertourismus nutzte man die vorhandenen naturräumlichen Gegebenheiten. Talnahe Wiesen oder hoch gelegenes Almgelände mussten nicht erst für den Skisport hergerichtet werden. Ökologische Probleme bereitete das Skilaufen auch in der Zwischenkriegszeit noch nicht, wenngleich Ende der Dreißiger Jahre die gezielte – aber hinsichtlich des Flächenbedarfes kleinräumige – Rodung einzelner Skipisten begann. Nur wenige Skidestinationen in den Alpen hatten das Glück, wie im Glemmortal durchgängige Alm-Weide-Wiesengemengelage von den Graten bis ins Tal zu besitzen. Mangelte es den

talnahen Skiwiesen im Wienerwald bald an attraktiven Höhendifferenzen, so war im Müzzzuschlag-Mariazeller Raum die Verbindung vom Tal zu hoch gelegenen Skiflächen oft nur schwer herzustellen. Dafür etablierten sich in der Schweiz, aber auch etwa am Arlberg Skigebiete großteils oberhalb der aktuellen Waldgrenze. Probleme für Landschaft, Natur und Umwelt erwachsen aus dem Skisport bzw. Wintertourismus erst, als vor allem ab Mitte der 60iger Jahre des 20. Jahrhunderts großtechnische Eingriffe, insbesondere flächenhafte Rodungen und Pistenplanierungen Vegetation, Wasserhaushalt und Tierwelt spürbar zu beeinträchtigen begannen (Tabelle 1). Den Jahren des

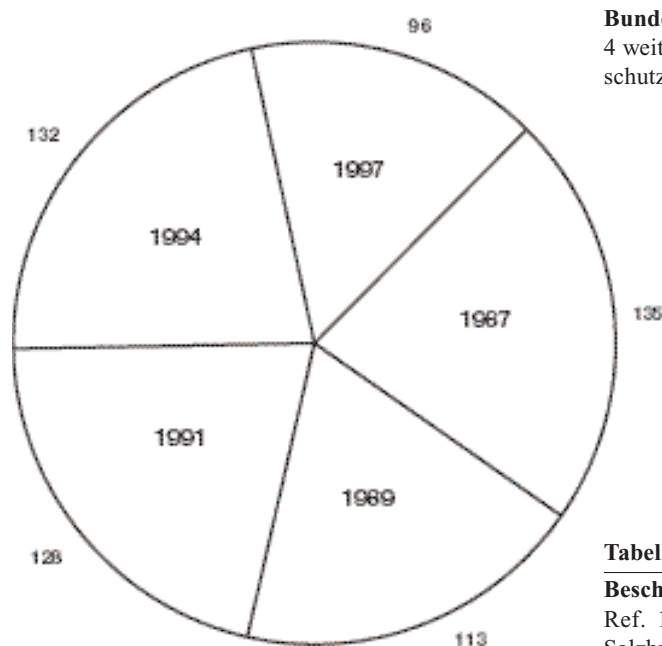
Tabelle 1

<b>So lange braucht 1 Liter Wasser, bis er in einem Proberohr mit einem Durchmesser von fünf Zentimetern im Boden versickert (HINTERSTOISSER, 1981):</b>	
<b>Wald</b>	2 bis 13 Minuten
<b>Wiese (gemäht, beweidet)</b>	12 bis 17 Minuten
<b>Schi-Piste (nicht geschoben)</b>	11 bis 20 Minuten
<b>Schi-Piste (neu, geschoben, begrünt)</b>	10 bis über 30 Min.
Eine Wiederbegrüpfung der Schipiste kann die Abflusshverhältnisse zwar verbessern, ist aber nicht in der Lage, die natürliche Vegetation auf ungestörten Böden bzw. eine Waldbestockung zu ersetzen.	



**Tabelle 2**

**Entwicklung der Anzahl von Beschneiungsanlagen im Bundesland Salzburg.** Mit Stand vom 1. Juli 1997 sind 4 weitere Beschneiungsanlagen zur wasser- bzw. naturschutzrechtlichen Verhandlung eingereicht.



**Tabelle 3**

**Beschneite Flächen in ha.** Quelle: Lebensmühlbacher Ref. 13/04 in: Richtlinien für Beschneiungsanlagen, Salzburg 1997, Naturschutz-Beiträge 12/97.

stürmischen Ausbaus folgten, aus Erkenntnis gemachter Fehler und unter dem Druck ökologischer Mahnungen, in vielen Gebieten umfangreiche Geländeanierungen und die Entwicklung neuer, landschaftsschonenderer Bauweisen und Rekultivierungsverfahren. Großräumige Erschließungsplanungen, Beschneiungsanlagen und grundsätzliche Fragen des Naturraum- und Landschaftsmanagements stellen heute neue Herausforderungen dar. 3335 Lifte und Seilbahnen gibt es derzeit in Österreich, davon 650 in Salzburg und 1190 in Tirol. An die 900 Millionen Schilling geben allein Salzburgs Seilbahnunternehmen derzeit pro Jahr für die Erneuerung der Aufstiegshilfen und neue Beschneiungsanlagen aus (Tabellen 2 und 3). Um einen zügellosen Landschaftsverbrauch einzudämmen, hat die Salzburger Landesregierung bereits 1995 (im Wesentlichen noch heute gültige) Grundsätze beschlossen, nach denen

es keine neuen Skigebiete oder Gletschererschließungen mehr geben darf. Komfortverbesserungen, kleinere Arrondierungen und allenfalls die Verbindung bestehender Skigebiete sind allerdings weiter zulässig.

Einen anerkannten Lösungsansatz stellen die „Richtlinien für Skierschließung“ sowie die „Richtlinien für Bau und Betrieb von Beschneiungsanlagen“ im Land Salzburg dar. Diese sehen unter anderem interdisziplinäre Vorbegutachtungen von Projekten mit starker Beratungsfunktion der Behörden für die Seilbahnunternehmen vor. Forst- und Naturschutzfachdienst, Raumordnung, Sportsachverständige und Fremdenverkehrsfachleute sind in den Kommissionen ebenso vertreten, wie Wasserbauer oder die Wildbach- und Lawinerverbauung. Dieser Salzburger Weg einer vorausschauenden Projektbeurteilung hat sich bisher äußerst gut bewährt.

## Literatur- und Quellennachweis

Amt der Salzburger Landesregierung (Hsg.):  
Richtlinien für Skierschließung im Bundesland Salzburg;  
Salzburg 1995

Amt der Salzburger Landesregierung (Hsg.):  
Richtlinien für Beschneiungsanlagen; Naturschutz-Beiträge  
12/97; Salzburg 1997

HINTERSTOISSER, H. (1981):  
Waldbauliche Auswirkungen der Standard- und Traß-Schi-  
abfahrt auf der Schmittenhöhe; Wien 1981

——— (1995):  
Von den Anfängen des militärischen Skilaufes ; in Sprung  
Vorwärts, Heft 5, Salzburg 1995, S 30-36

K. u. k. Kommando der Armeegruppe G. d. K. Rohr (1915):  
Gebirgskrieg im Winter, Merk-blätter und Weisungen  
(Op.Nr. 4500/1915); Innsbruck 1915

K. u. k. Kriegsministerium (1908):  
Anleitung für den militärischen Gebrauch und die militäri-  
sche Verwendung der Ski und Schneereifen; Entwurf zu  
Abt. 5 Nr. 2373 vom Jahre 1908; Wien 1908

——— (1918):  
Der Gebirgskrieg II. Teil - 14. Heft: Skilauftechnik und Ge-  
brauch der Schneereifen; Wien 1918

LEITNER, W. (1984):  
Winterfremdenverkehr - Bundesland Salzburg, 1955/56 –  
1980/91; Salzburg 1984

NUßBAUMER, H. (1963):  
Sieg auf weißen Pisten, Linz 1963

PEEGE, E. und J. NOGGLER (1913):  
Jahrbuch des Wintersports 1912/13, Wien 1913

LARCH, J. (1995):  
Trendsportarten in den Alpen; kleine Schriften der CIPRA,  
Heft 12/95; Vaduz 1995

POLEDNIK, H. (1995):  
das Glück im Schnee; Wien 1991

WEITLAHNER, S. (1997):  
Hundert Jahre Ski in Saalbach-Hinterglemm; Saalbach  
1997

SCHAUMANN, W. (1973):  
Schauplätze des Gebirgskrieges; Bd. 1 und 2; Cortina  
d'Ampezzo 1973

SCHOLZ, H. (1983):  
95 Jahre Postamt Schmittenhöhe, in: Pinzgauer Post Nr. 32,  
Saalfelden 1983

WAGNER, A. (1981):  
Der erste Weltkrieg; Truppendienst-Taschenbuch Nr. 7,  
Wien 1981

### Anschrift des Verfassers:

DI Hermann Hinterstoisser  
Amt der Salzburger Landesregierung  
Abteilung 13: Naturschutz  
Friedensstraße 11  
A-5010 Salzburg







**Die Veranstaltung und vorliegende Broschüre wurden mit Mitteln der Europäischen Union gefördert.**

Titelbildgestaltung: Foto und Montage von H.J.Netz (ANL)

### **Laufener Seminarbeiträge 6/99**

Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege (ANL)

ISSN 0175-0852

ISBN 3-931175-53-7

---

Die Bayerische Akademie für Naturschutz und Landschaftspflege ist eine dem Geschäftsbereich des Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen angehörende Einrichtung.

---

Die mit dem Verfasseramen gekennzeichneten Beiträge geben nicht in jedem Fall die Meinung der Herausgeber wieder. Die Verfasser sind verantwortlich für die Richtigkeit der in ihren Beiträgen mitgeteilten Tatbestände.

Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen einzelnen Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung der AutorInnen oder der Herausgeber unzulässig.

Schriftleitung: Dr. Notker Mallach in Zusammenarbeit mit Dr. Christian Stettmer  
Bearbeitung und Satz: Fa. Hans Bleicher, 83410 Laufen  
Redaktionelle Betreuung beim Druck: Dr. Notker Mallach (ANL)  
Druck: Fa. Kurt Grauer, 83410 Laufen; Druck auf Recyclingpapier (100% Altpapier)

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Laufener Spezialbeiträge und Laufener Seminarbeiträge \(LSB\)](#)

Jahr/Year: 1999

Band/Volume: [6\\_1999](#)

Autor(en)/Author(s): Hinterstoisser Hermann

Artikel/Article: [Schigeschichte: Vom elitären Abenteuer zum Breitensport 7-17](#)