

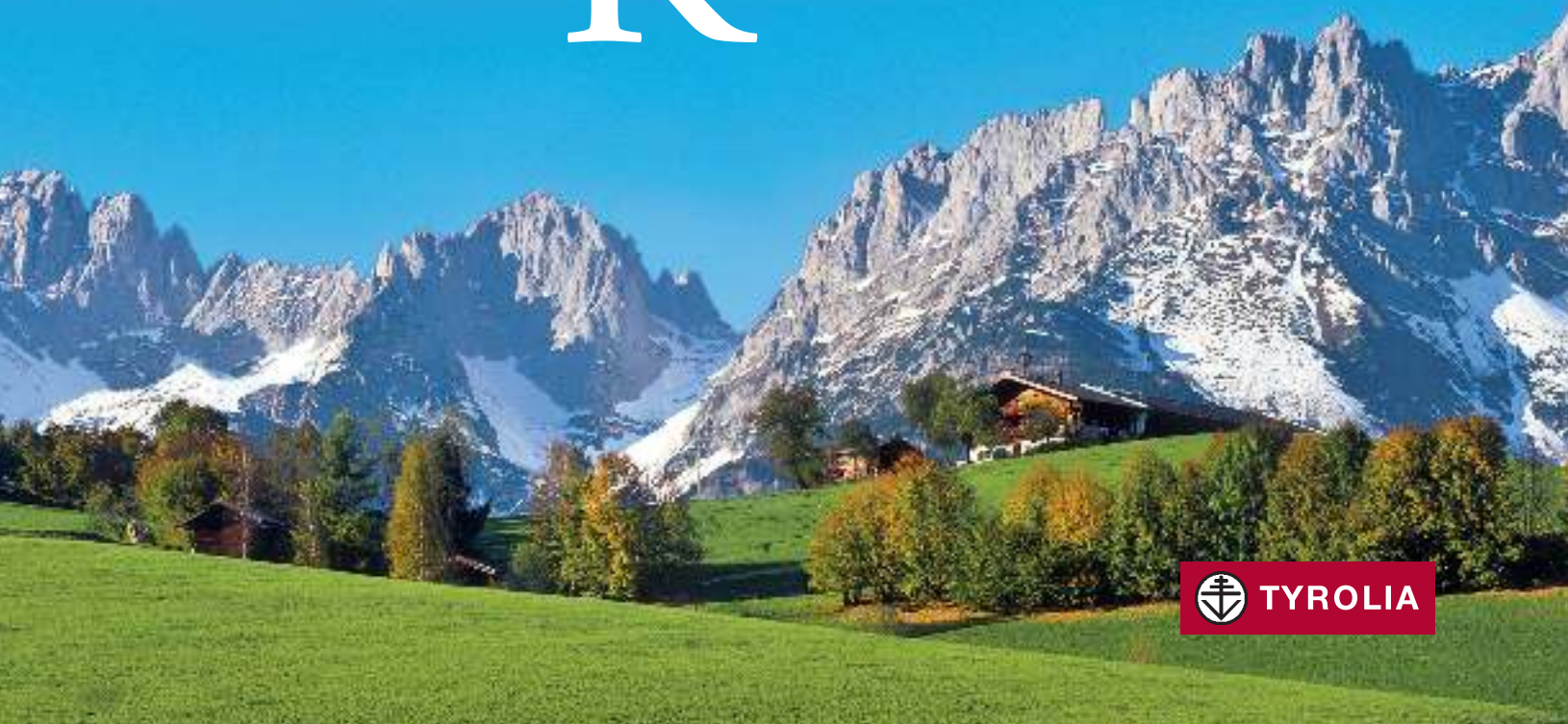
WILDER

Gebhard Bendler

**VON SOMMERFRISCHLERN, KLETTERLEGENDEN,
SKIPIONIEREN UND DEM BERGDOKTOR**

200 Jahre
Alpingschichte und
Reisekultur

KAISER







WILDER

Gebhard Bendler

**VON SOMMERFRISCHLERN, KLETTERLEGENDEN,
SKIPIONIEREN UND DEM BERGDOKTOR**

200 Jahre
Alpingsgeschichte und
Reisekultur

KAISER

INHALT

Kapitel 1		Kapitel 3	
DIE ANFÄNGE		THE GREAT	
DES TOURISMUS	8	GERMAN SCHOOL OF CLIMBING	64
Eine Wallfahrt auf die Hohe Salve	9	Der erste „Kletterstar“: Georg Winkler	65
Von der Pilgerreise zur Fußreise	11	Junge Akademiker „kolonialisieren“	69
Von Bauern-, Lotter- und Kurbädern	13	den Wilden Kaiser	69
Auf Sommerfrische	14	„Held des Tages“: Bergsteigen in der Kritik	73
Andreas Hofer als Touristenattraktion	17	Seilfrei: Dr. Preuß	75
Ohne Verkehr kein „Fremdenverkehr“.		Fleischbank-Ostwand: Technische Revolution	
Auf welchen Wegen kamen		und Aufbruch in die Moderne	77
die ersten Touristen?	18	Krieg und Krise: „Bergvagabundenzeit“	80
Interview Maria Magdalena		Die Damentour	90
Hauser-Lederer	24	Die ersten Bohrhaken in den Ostalpen:	
Das Automobil und die Eibergstraße	26	Von der „Schlosserei“ zum Clean Climbing	
		und zum Plaisirklettern	95
		Interview Peter Brandstätter	96
SOMMERFRISCHE IM WANDEL ...	30	BERGSPORT IM WANDEL ...	104
Kapitel 2		Kapitel 4	
AUF DIE GIPFEL	32	DIE ZÄHMUNG	
Die Alpenbegeisterung wächst	33	DES WILDEN KAISERS	106
Botaniker und Geografen entdecken		Von Gipfelkreuzen und Gipfelbüchern	107
den Wilden Kaiser	35	Wie entstand das Wegenetz?	111
Carl Thurwieser – „the first modern alpinist“	38	Wichtige Wegerschließungen	
Erneute Suche nach dem höchsten Gipfel	40	bis in die Gegenwart	117
Die Saat Hofmanns geht auf: In Kufstein		Wahnwitzige Verkehrsprojekte?	119
entsteht eine Alpenvereinssektion	43	Die Schutzhütte	122
Seelsorger und Tourismusvisionär:		Interview Anita Kraisser	128
Matthäus Hörfarer	45		
Die neue alte Wanderlust	46		
Vom Wilderer zum Bergführer	54		
Interview Guido Unterwurzacher	56		

Kapitel 5
**DER TOURISMUS
 WIRD ORGANISIERT** 134

Am Beginn	135
Zwischen Krisen und Kriegen (1919–1945)	140
Nach dem Zweiten Weltkrieg	147
Vom Bauerndorf zum Tourismusort	151
Alm und Tourismus	161
Reisebüros vor Ort	164
Vom Tiroler Abend	
zum musikalischen Großevent	166
Platzkonzert: „Blasmusig fi de Fremd'n“	172
Erlebniswelt am Berg: Hexenwasser	174
Vom Gasthof zum 5-Sterne-Hotel	177
Die Klischeekellnerin und das Personalproblem	188
Kulinarische Angebote – früher und heute	190
Interview Ingrid Hochfilzer	196
Jüngere Entwicklungen	197

Kapitel 7
**IMAGINATION:
 DIE KRAFT DER BILDER** 234

Alpengemälde als erste Werbebilder	235
Fotografie: Anton Karg	239
Ungewöhnliche Werbebilder	242
Der „Kaiser“ im Kino:	
Bergdrama und Bergdoktor	243
Interview Hanne und Rainer Jaacks	250

WINTERSPORT IM WANDEL ... 202

WERBUNG IM WANDEL ... 252

Kapitel 6
WINTER AM WILDEN KAISER 204

Die Anfänge des Skifahrens	205
Bobsleigh, Skeleton und Eishockey	206
Skikurs für Einsteiger	209
Skiclubs und Skihütten sprießen	211
Klischee „Skilehrerschmäh“	213
Schwerpunkt Familie	213
Der Skilift	216
Künstliches Weiß	228
Interview Johann Haselsberger	230

Vorwort	6
Bilderverzeichnis	255
Dank	255
Impressum	256

„ICH WEISS KEINE ANDERE BERGRUPPE, AN DER ICH SO SEHR HÄNGE ...“

Der Wilde Kaiser ist ein Gebirgszug der Nördlichen Kalkalpen in Tirol. Er ist der zentrale Teil des Kaisergebirges, das sich aus der größeren, höheren und mächtigeren Kette des Wilden Kaisers und des – wie der Name schon sagt – sanfteren Zahmen Kaisers im Norden zusammensetzt. Beide Bergketten werden durch das Kaisertal im Westen und durch das Kaiserbachtal im Osten voneinander getrennt. Der Wilde Kaiser erstreckt sich zwischen den Zentren Kufstein im Westen und St. Johann im Osten über eine Strecke von etwa 20 km. Die höchste Erhebung des Wilden Kaisers ist die Ellmauer Halt mit 2344 m. Daneben gibt es rund vierzig weitere Gipfel. Soweit einleitend einige wenige Sätze zur Geografie.

Der Autor Fritz Schmitt schrieb 1944 über den Wilden Kaiser: „Ich habe die Alpen kreuz und quer durchstreift, überstiegen und überflogen, aber ich weiß keine andere Berggruppe, an der ich so sehr hänge, deren Anblick mich stets von neuem mit einem Hochgefühl der Freude erfüllt. Ist es das saubere lichte Grau der Felsen, ist es die Eigenart, ja der Adel mancher Berggestalt, ist es der Gesamtanblick aus dem lieblich hingebreiteten Bauernland im Süden oder der von dem Wogenkamm begrünter Vorberge im Norden?“¹

So euphorisch und subjektiv, ja vielleicht sogar schwülstig diese Liebeserklärung heute klingen mag, so gültig ist sie im Kern. Ich bin in Schwendt auf der Nordseite des Wilden Kaisers aufgewachsen und hatte den Wilden Kaiser täglich vom Wohnzimmer aus im Blick. Wenn man dort wohnt, wird der Anblick zur Selbstverständlichkeit. Er wird alltäglich und banal. Seit ich nicht mehr dort lebe, verstehe ich Fritz Schmitt viel besser. Jedes Mal, wenn ich wieder dort bin, berührt mich sein Anblick erneut – anders als früher. Der „Koasa“ ist einfach nur schön, so kitschig das auch klingen mag.

Im Zentrum dieses Buches steht jedoch nicht mein privater Blick von Norden aus, sondern der von Schmitt beschriebene „Gesamtanblick aus dem lieblich hingebreiteten Bauernland im Süden.“ Die Dörfer auf der Südseite des Wilden Kaisers – Going,

Ellmau, Scheffau und Söll – haben sich 2006 zum Tourismusverband Wilder Kaiser zusammengeschlossen und die Idee zu diesem Buch angeregt. Der Tourismus ist in diesen Dörfern der wichtigste Wirtschaftsfaktor. Der Blick dieses Buches richtet sich auf die Geschichte dieser Entwicklungen, die in etwa 200 Jahre zurückverfolgt werden können: auf die ersten Sommerfrischler, die ersten Bergsteiger, Wintersportler, Gastronomen, Tourismuspioniere usw. Während der umfangreichen Recherchen zu diesem Buch musste ich bald feststellen, an dem Anspruch, alles abzuhandeln, kann ich nur scheitern. Daher habe ich versucht, einzelne Aspekte zu vertiefen – freilich letztlich nach subjektivem Ermessen. Es gäbe noch so viel(e) Geschichte(n) zu verstehen und zu erzählen! Rasch kam ich auch zum Schluss: Ein Buch mit dem Titel „Wilder Kaiser“ wäre mehr als unvollständig, würde es nur die Südseite in den Blick nehmen. Die touristischen Entwicklungen gingen nämlich zunächst hauptsächlich von Kufstein aus, und auch manch anderer Orte auf der Nordseite des Kaisergebirges steht ebenso am Beginn dieser Entwicklungen, die nur im größeren Kontext verstanden werden können. Die touristische Geschichte der Region ist zudem viel mehr als nur irgendein Stück Tiroler Regionalgeschichte. Das behaupte ich nicht nur, weil ich hier aufgewachsen bin und ein gewisser „Campanilismus“ damit unweigerlich einhergehen mag, sondern weil im Wilden Kaiser tatsächlich (neben den Dolomiten) das Fundament des Klettersports gelegt worden ist. Viele dieser Kletterpioniere wie auch der ersten touristischen Erschließer kamen aus München, womit ein Teil Münchener Alpingeschichte und Identität ganz eng mit der Region verknüpft ist. Im Vergleich der Besucherzahlen kommt man jedoch rasch zum Schluss, dass das Klettern zwar für den Mythos Wilder Kaiser bestimmend war, aber nur die wenigsten zum Klettern in die Region kamen und kommen. Andere Faktoren, wie das Wandern oder Skifahren, spielen hier eine größere Rolle, über allem steht jedoch immer die von Schmitt beschworene Schönheit der Landschaft. Wie diese Landschaft zur Tourismusdestination wurde, darum geht es auf den folgenden Seiten. Viel Vergnügen!

Innsbruck im Sommer 2016

Gebhard Bendler

1 Fritz Schmitt: Das Buch vom Wilden Kaiser, München 1942, S. 13.



Aussicht von der Hohen Salve gegen Süden, gezeichnet von Anton Sattler im August 1862. Unten dasselbe Panorama, fotografiert im 21. Jahrhundert

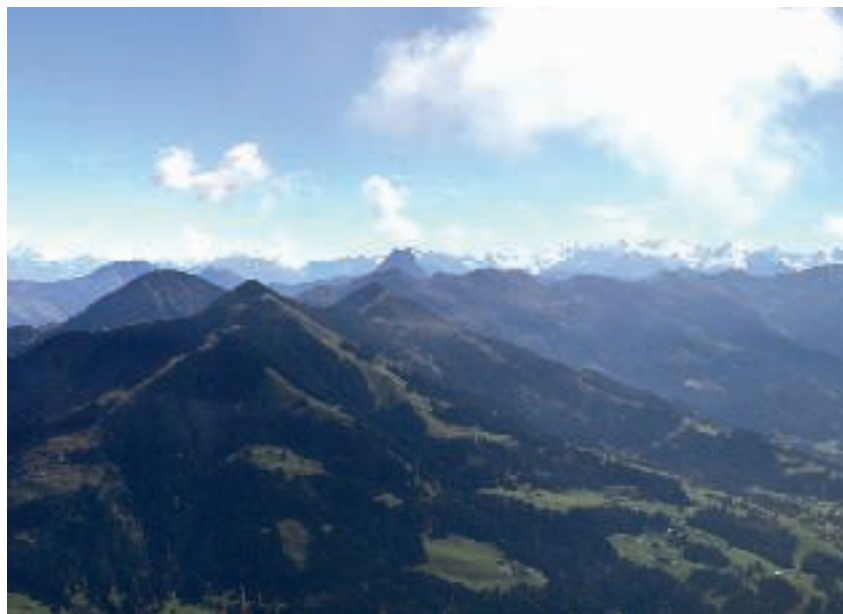
VON DER WALLFAHRT ZUM AUTOMOBIL

„In Tirol sind die Leute ziemlich häßlich (kein Wunder, da sie beständig neben so abscheulichen Bergen wohnen müssen!) und insbesondere die Weibsbilder durch ihre Kleidung sehr entstellt.“ So urteilte der



Kapitel 1 DIE ANFÄNGE DES TOURISMUS

Reisende Freiherr von Pöllnitz 1735 bei seinem Aufenthalt in St. Johann in Tirol. Erst im 19. Jahrhundert begannen sich Menschen stärker für die Berge zu interessieren. Zunächst blieben viele von ihnen während ihrer Sommerfrische aber noch im Tal und genossen den Anblick der Berge aus der Ferne.



EINE WALLFAHRT AUF DIE HOHE SALVE

„32 rüstige Träger, alle gleich gekleidet, mit ausgeschmückten Schützenhüten, rothen Hosenträgern und zierlichen Leibgurten, waren für die Tragsessel Ihrer Majestät und die Damen bestimmt; unter andere flinke Burschen waren tragbare Ruhebänke, Steigeisen und die sonstigen Bedürfnisse der Berg-Caravane vertheilt. Voran ein Zug Landeschützen, in ihrer Mitte die Fahne, mit dem Namenszuge Franz des I. im Herzschilde, darnach die Erzherzogin mit Ihren Damen, um sich und rückwärts die männliche Suite und Volk, Letztere alle zu Fuß, denn das kegelförmig aufsteigende Salvengebirge duldet auf seinen schmalen, durch Weidegrund sich schlängelnden Wegen keine Reitpferde.“¹

So setzte sich der menschliche Zug in Bewegung. Sinn dieser Unternehmung im Jahre 1823 war, niemand Geringeren als Marie Louise von Österreich, Tochter von Kaiser Franz I. und zweite Frau Napoleons, auf den Gipfel der Hohen Salve zu tragen. Dieser liegt, umgeben von den Dörfern Söll, Itter, Hopfgarten und Brixen, in den Kitzbüheler Alpen, südlich des Kaisergebirges. Als die Adelige schließlich auf dem 1823 m hohen Grasberg ankam, der durch seine runde, sanfte Form von allen Seiten leicht zugänglich war, flogen hunderte Hüte der bereits dort wartenden Schaulustigen in die Luft. Die Musik wirbelte und Böllerschüsse verkündeten die erfolgreiche Besteigung. Nach einiger „Erholung und Erquickung“ im eigens für den hohen Gast errichteten Zelt begab sich „Höchstieselbe“² zur Anhörung der heiligen Messe in die auf dem Gipfel befindliche Wallfahrtskirche.

Historische Postkarte vom Gipfel der Hohen Salve mit **Österreichs höchstgelegener Wallfahrtskirche**



Marie Louise
von Österreich,
verheiratet mit
Napoleon

Solche Unternehmungen können wie Wallfahrten und Pilgerreisen als Vorform des modernen Tourismus bezeichnet werden. In einer Zeit vor moderner Sozialgesetzgebung und organisierter Arbeitswelt, als der Begriff „Urlaub“ noch unbekannt war, wurden diese Reisen und Ausflüge zur Erholung und zum „Ausbrechen aus der dörflichen Sozialkontrolle“³ genutzt. Noch im 18. Jahrhundert brachten die Menschen ihre Freizeit zu einem Gutteil für kirchliche Verpflichtungen auf. Standen auf dem ersten Blick religiöse Motive im Vordergrund, so finden sich auf den zweiten Blick Variationen des Fluchtmotivs: Man wollte dem Alltag entkommen, eine Arbeitspause einlegen, Abwechslung. Dementsprechend ist in einer Beschreibung zur Hohen Salve von 1841 zu lesen: „Mit Vorliebe wallen viele Fromme nach jenem erhabenen Punkte, wo es leichter wird, der Niederung und des Erdenstaubes zu vergessen, und das Gemüth himmelwärts zu erheben.“⁴ Wie aus zahlreichen zeitgenössischen Klagen hervorgeht, waren Wallfahrten aber zugleich auch Vergnügungsausflüge, bei denen etwa der Besuch von Wirtshäusern eine zentrale Rolle spielte. Auch auf der Hohen Salve gab es eine Art Wirtshaus: das Haus des „Salvenhüters“, der dort oben als Mesner seinen Dienst versah und Wallfahrende bewirtete.

Außerdem hatte er die Aufgabe, vor herannahenden Gewittern zu warnen, indem er eine weiße Fahne schwang. Daraufhin wurden im Tal die Kirchturm-glocken geläutet.⁵

Die Tätigkeit eines solchen „Salvenhüters“ ist bereits für das Jahr 1617 belegt. Zwischen 1806 und 1813 war der Ausschank auf der Salve jedoch verboten. Der Grund dafür findet sich in einer ausgearteten Kirchenfeier. Am Bartholomäustag, dem 26. August, begaben sich jedes Jahr Hunderte aus der näheren und weiteren Umgebung auf den Gipfel, um in und vor der Wallfahrtskirche die Messe zu feiern. Im Anschluss an die katholische Pflichtübung folgte weltliches Feiern. Dabei trugen die Burschen aus den umliegenden Talschaften sogenannte „Bauernturniere“ oder „Rangelfeste“ aus, die den „Hogmoar“,

↓ Postkarte der **Hohen Salve** von Foto Jöchler aus den 1950er Jahren
↓↓ Panoramablick von der Hohen Salve nach Norden:
Den **gesamten Wilden Kaiser** im Blick



also den Stärksten des Umlandes, im gegenseitigen Kräfteressen küren sollten. Beeinflusst durch nicht unerheblichen Alkoholkonsum entwickelte sich die Konkurrenz im Jahre 1806 zu einer Massenschlägerei mit etwa vierzig Beteiligten und zahllosen Blessierten. Daraufhin untersagte man nicht nur den Alkoholausschank, sondern auch die Abhaltung der feiertägigen Gottesdienste. Als sich jedoch über die Jahre zahlreiche illegale Zechstuben in den Bauernhöfen und Almhütten rund um den Berg bildeten, sah die Obrigkeit ein, dass ein Verbot wenig sinnvoll war, und hob es wieder auf.⁶

Der gastronomische Aspekt, der auf diese Weise selbst an einem kleinen Wallfahrtsort wie auf der Hohen Salve Gewicht hatte, war ein Grund für die große wirtschaftliche Bedeutung des Wallfahrens, aber nicht der einzige. Neben kulinarischem Konsum und Beherbergung bildete auch der Handel mit Devotionalien, die als Vorläufer touristischer Souvenirs betrachtet werden können, eine wichtige ökonomische Säule.

Der Aufstieg der großen Wallfahrtsorte in Österreich, wie Maria Zell oder St. Wolfgang, begann Mitte des 14. Jahrhunderts.⁷ Allmählich entstanden viele kleinere Wallfahrtsorte, die ein fast flächendeckendes Netzwerk bildeten; darunter die Kirche auf der Hohen Salve, die, zumal es kaum Wallfahrtskirchen auf Berggipfeln gibt, die höchstgelegene Österreichs ist und nicht nur deshalb eine Sonderrolle einnimmt: Kaum woanders vermischten sich schon so früh und so deutlich religiöse mit touristisch-bergsteigerischen Motiven. Und kaum woanders wurde die Brücke vom Pilgertum hin zu den Anfängen des Alpinismus und Tourismus so augenfällig geschlagen. Schon 1589 wurde das kleine Gotteshaus auf dem Salvengipfel in der Matrikel des Bistums Chiemsee schriftlich erwähnt. Der Bau ging auf die Privatinitiative eines Bauers aus Brixen im Thale zurück, der es aus Dank für die Heilung von einer Krankheit errichten ließ. Durch die exponierte Lage wurde die Kirche oftmals von Blitzen getroffen; mehrmals brannte sie dadurch sogar ab, zum Beispiel 1618 und 1640.⁸ Bis 1819 sind mehr als zwanzig kleinere und größere Brandschäden dokumentiert.⁹

Geweiht ist die höchstgelegene Wallfahrtskirche Österreichs Johannes dem Täufer. König Herodes hatte diesen – so steht es in der Bibel – enthaupten und dessen abgetrennten Kopf auf einer Schale bringen lassen. Entsprechend seines Martyriums sollte Johannes dem Volksglauben nach Linderung

bei Kopfleiden aller Art bieten. Auf der Hohen Salve bürgerte sich daraufhin ein heute eigenartig anmutender Kult ein: Viele Hilfesuchende brachten geschnittene oder aus Lehm gebrannte Nachbildungen des Johanneskopfs mit, das sie einmal um den Altar trugen und in der Kirche hinterließen. Im Laufe der Zeit sammelten sich auf diese Weise hunderte von Häuptern an.¹⁰ Damit bildete die Hohe Salve das Tiroler Zentrum der Johanneshauptverehrung.¹¹

VON DER PILGERREISE ZUR FUSSREISE

Der Brauch des Schädelauflegens kam auf der Hohen Salve jedoch schon Anfang des 19. Jahrhunderts in die Kritik. Dem Pädagogen und Publizisten Franz Michael Vierthaler, einem Vertreter der Aufklärung, missfielen die hunderten Köpfe, teils an der Mauer hängend, teils in einer Wanne hinter dem Altar aufeinander geworfen liegend. Rational analysierte er: „Die gutmüthige Simplizität weiß indeß auch diese zum Gegenstande ihrer Frömmigkeit zu benutzen. Andächtige Mütter und Väter holen sich einen Johanneskopf aus der Wanne; tragen ihn auf dem Teller um den Altar herum, und legen ihn dann auf diesem unter frommen Gebeten und einem kleinen Opfer hin. Es ist schwer diesen alten Ritus von der hohen Salve zu verdrängen. Der Versuch des denkenden Seelsorgers [...] mißlang.“¹²

Dieser Auszug stammt aus einem Reisebericht von 1819. Das Besondere an diesem Text ist – neben der Haltung zur Johanneshauptverehrung – die Art der Reise, die darin dokumentiert ist: eine „Fußreise“.

Nun mag der Einwand erfolgen: Was soll besonders daran sein, auf die Salve zu *gehen*? Wie sollte man sonst auf die Salve kommen, wenn man nicht, wie Marie Louise, getragen wird? Und ist nicht das Gehen der Inbegriff des Wallfahrens, des Buß- und Bittganges? Bei diesem neuen Typus der Fußreise handelte es sich jedoch nicht um eine Pilgerreise, die vordergründig einen religiösen Zweck verfolgte, im Mittelpunkt stand die Reise selbst. Vierthalers Ziel war also nicht primär die Hohe Salve, der Ausflug dorthin bildete nur eine Etappe innerhalb einer großen Rundwanderung durch Salzburg und Tirol – ganz nach Goethes Diktum: „Man reist ja nicht, um anzukommen, sondern um zu reisen“. Freilich war Wandern nichts Neues. Für viele Bevölkerungskreise



Franz Michael Vierthaler (1758–1824) war ein Pädagoge und Schulreformer, Schriftsteller und Journalist. 1790 wurde er erster Direktor des ersten Lehrerseminars im deutschen Sprachraum in Salzburg. Vierthaler verfasste Schulbücher und Kinderbücher und hatte die Redaktion einer Salzburger Zeitung über. Aufklärende Bildung lag ihm am Herzen.



Postkarte von der **Hohen Salve** aus den 1960er Jahren mit **Blick gegen den Wilden Kaiser**

bildete es die einzige Fortbewegungsmöglichkeit – man denke beispielsweise an Wanderhändler und Handwerker auf der Walz. Aber Wandern als Freizeitvergnügen, als freiwillige Betätigung ohne ökonomische Notwendigkeit, ohne religiöse Absichten, nur um des Wanderns willen – das war von einzelnen Ausnahmen abgesehen relativ neu. Damit ist nicht gesagt, dass vorher niemand Vergnügen beim Wandern empfunden hätte. Doch häuften sich Ende des 18. und am Beginn des 19. Jahrhunderts die schriftlichen Dokumentationen dieser neuen Wanderlust, die ein großes und in dieser Form noch nie dagewesenes Ausmaß erreichte.

Vierthaler war gewissermaßen der erste Besteiger der Hohen Salve, der die Unternehmung in einem Buch, einer Reisebeschreibung, einer Art Wander-

führer veröffentlichte und damit frühe „Tourismuswerbung“ betrieb. Ob Marie Louise ihren Ausflug auf die Hohe Salve unternahm, nachdem sie Vierthalers Buch gelesen hatte? Dies ist leider nicht zu rekonstruieren. Faktum ist, dass das Buch vier Jahre davor erschienen war und dass die Hohe Salve nach der Besteigung durch die berühmte Adelige hoch im Kurs stand. Viele weitere Adelige sowie kaiserliche Beamte, aber auch Menschen von niedrigerem Stand begaben sich auf die Spuren der noblen Dame. Die Salve als Wallfahrtsort – oder womöglich eher schon als Aussichtsberg – wurde zu einem prestigeträchtigen Ziel. Wer sich auch auf diesen Berg begab, häufte symbolisches Kapital an, wie der Soziologe Pierre

Bourdieu das Sammeln von sozialem Prestige durch bestimmte Aktivitäten bezeichnete. Man gehörte danach zum erlesenen Kreis der Bergsteiger, genoss die gleichen Aus- und Einsichten, teilte gemeinsame Erfahrungen und konnte mehr oder minder Ähnliches erzählen. Wer auf der Salve oder einem ähnlichen Aussichtsberg war, erfuhr innerhalb seiner sozialen Gruppe aus Bürgern und Adelligen, die sich immer mehr für die „schöne Aussicht“ in die „erhabene und reizende“ Bergwelt interessierte, soziale Anerkennung. Gepilgert wurde nun nicht mehr in erster Linie zur Wallfahrtskirche, sondern zum Ort, an dem bereits Marie Louise von Österreich war. Gepilgert wurde nicht mehr zum heiligen Johannes, sondern zur schönen Aussicht. Bereits in Vierthalers Bericht und auch in jenem über Marie Louises Besteigung erscheint die Wallfahrt also zweitrangig. Im Zentrum stehen der Panoramablick auf die umliegenden Gebirgsketten, der detaillierte Schilderung erfährt, sowie die geografisch akribischen Versuche, Berge und Gebirgszüge zu benennen und einzuordnen. Zugleich wird vermittelt und geschult, wie die Gebirgsmassen wahrzunehmen sind: als ästhetischer Genuss.



Die **Hohe Salve** mit der bekannten Wallfahrtskapelle



Touristen genießen die **Aussicht von der Hohen Salve** in den 1950er-Jahren.

VON BAUERN-, LOTTER- UND KURBÄDERN

Marketing mit berühmten Namen zu betreiben, ist keine Erfindung der jüngsten Zeit. Schon im frühen 19. Jahrhundert wurde beispielsweise mit Marie Louise im Brixental eine Art Werbung betrieben. Dort benannten die Förderer des Fremdenverkehrs eine Badeanstalt mit eisenhaltigem Wasser, die 200 Kurgästen Platz bot, nach ihr: das Marie-Louisen-Bad in Brixen. Der immer beliebter werdende Besuch von Heilbädern entwickelte sich zum frühen Tourismusfaktor in ganz Europa. Im Vergleich zu Wallfahrten sowie Jahr- und Viehmärkten mit temporärem Besucheranstieg hatten die Bäder länger Saison und daher größere wirtschaftliche Bedeutung. Mondäne Badeorte wuchsen im 19. Jahrhundert wie Pilze aus dem Boden. Ein Grund dafür lag darin, dass der Adel gegenüber dem erstarkenden Bürgertum an Einfluss verlor und es sich immer weniger Angehörige der Nobilität leisten konnten, ein eigenes Lustschloss für die Sommerfrische zu erbauen; stattdessen nutzten sie zunehmend die palastartigen Hotels der Badeorte. Der gesundheitliche Aspekt des Kuraufenthaltes spielte dabei nicht unbedingt die Hauptrolle, vielmehr handelte es sich um eine gesellschaftliche Verpflichtung: Wer etwas auf sich hielt, musste zum Kuraufenthalt. Das ländliche Bad Ischl und das alpine Bad Gastein entwickelten sich auf diese Weise zu aristokratischen Nobelorten.

Viel weniger prestigeträchtig, aber nicht minder gesellig ging es in den Tiroler Badeorten zu. Der Münchener Reiseschriftsteller Ludwig Steub zählte nicht weniger als 120 solcher Bademöglichkeiten in Vorarlberg und Tirol.¹³ Auch am Fuße des Wilden Kaisers war eine zu finden: das Bad Lengau in Söll. Das dort aus der Quelle sprudelnde kalische Schwefelwasser entfaltete seine Wirkung angeblich gegen die Gicht, chronische Ausschlüge und Geschwüre. Einer Legende zufolge sollen selbst die Tiroler Landesfürsten, allen voran Margarete Maultasch, bereits im Mittelalter in Söll den Sommeraufenthalt und die Heilkräfte der Quelle genossen haben.¹⁴ Im 19. Jahrhundert war das Baden in Söll aber Angelegenheit aller sozialen Schichten. Steub berichtete, dass Armut in den Bädern ebenso zahlreich vertreten gewesen sei wie Reichtum. Für ganz arme Leute gab es sogar eigene Bäder im Tiroler Unterland, die sogenannten Lotterbäder. Konnte sich ein Bauernknecht nicht einmal den



Wellness anno dazumal: Inserat im Reiseführer „Kufstein und seine Umgebung. Ein Führer für Fremde und Einheimische“, herausgegeben von Eduard Lippott, Kufstein 1904

Eintritt in eine solche Anstalt leisten, nahm er ein erholsames Heubad, das angeblich Gicht und Gliederschmerzen entgegenwirkt.

Das Leben in einem Bad dürfte recht gemütlich und fröhlich verlaufen sein. In den Tiroler „Badln“ stand dabei nicht immer das Baden im Vordergrund. So widmete man dem Kegelspiel oder Boccienspiel – in Tirol „Watschelen“ genannt – und vielen anderen Vergnügungen meist mehr Zeit als der eigentlichen Gesundheitspflege. Tagesausflüge und kurze Spaziergänge standen genauso auf dem Programm wie ausgiebige kulinarische Genüsse. Kredentz wurden zum Beispiel „Bauernbrateln“ (Kalbsbraten) mit Knödeln; vormittags und nachmittags gab es eine „Marende“, eine Jause. Auch bei kurzen Ausflügen war das Stillen des Hungers zentral. Humorvoll bezeichnete der Reiseschriftsteller Heinrich Noë diese lukullischen Ausflugeskapaden deshalb als „Knödelpartien“¹⁵.

Im katholischen Tirol war es nicht unüblich, dass ein Geistlicher in einem Bad zugegen war – offiziell zur Sorge um das seelische Wohl der Kurgäste, inoffiziell als Sittenwächter. Meist handelte es sich um Ordensgeistliche, Kapuziner oder Franziskaner, die sich alle paar Wochen abwechselten und in der – in unmittelbarer Nähe des Bades erbauten – Kapelle die Messe lasen. Als Sittenwächter fungierten die Patres insofern, als Bädern in vielen Ländern der Ruf vorauselte, „verderblichen Einfluss“ auszuüben. Auch in Tirol fehlte in den bescheidenen Badstuben aus Kostengründen oftmals die Trennung zwischen Männern und Frauen, was als Anlass zur Sorge galt. Doch trotz Anwesenheit des Ordensmannes hätten sich die Bauern keinerlei Zwang in ihren weltlichen Fröhlichkeiten auferlegt, wusste ein Chronist. So war es während des langen Badens in der Wanne

Usus, Wein zu trinken. Wie in den Bädern des Großbürgertums und Adels galt auch hier der Spruch: „Außen Wasser, innen Wein / Lasst uns alle fröhlich sein.“¹⁶

Viele solcher Kurorte und „Bauernbadln“ gerieten wieder in Vergessenheit. Auch über das Bad Lengau war bereits in einem 1862 erschienenen Buch über Heilquellen und Kurorte in Österreich zu lesen, dass es im Verfall sei.¹⁷

AUF SOMMERFRISCHE

Besonders in Südtirol, wo die Sommermonate im Tal unerträglich heiß sein können, flüchteten die Bürger zu dieser Zeit gerne in höhere Regionen. Am Ritten, oberhalb von Bozen, entstanden bereits im 18. Jahrhundert regelrechte Sommerfrischekolonien der wohlhabenden Städter. Aber auch im Norden bürgerte sich der Brauch ein, die Stadt im Sommer für einige Wochen zu verlassen und aufs Land zu ziehen – oder zumindest die Familie dorthin zu schicken, während deren Oberhaupt in der Stadt den Geschäften nachging. Unter den „gebildeten Ständen“¹⁸ Münchens erfreute sich der bayerische Grenzort Oberaudorf mit Blick aufs Kaisergebirge großer Beliebtheit. Seit die Bahnlinie von München über Rosenheim nach Tirol führte, war der Ort in kurzer Zeit bequem erreichbar. Steub spöttelte, dass dort im Sommer so viele Bekannte anzutreffen seien, dass man den Eindruck erhalte, man sei nicht fortgegangen, sondern wandle noch immer durch die Straßen der bayerischen Hauptstadt.¹⁹

Von Oberaudorf aus unternahmen die feinen Herrschaften ausgedehnte Spaziergänge und Wan-



Frühe Tourismuswerbung: Lithografie von Stießberger nach G. Pezolt aus dem Buch „Die interessantesten Punkte von Salzburg, Tyrol und Salzkammergut“ (1839)

derungen, die sie im erstmals 1865 erschienenen „Wegweiser“ von Theodor Trautwein nachschlagen konnten.

Dieser immer wieder neu aufgelegte und aktualisierte Reise- und Wanderführer galt bald als *das* Standardwerk für die bayerischen und Tiroler Gebiete. Literarisch ansprechender und unterhaltsamer als der nüchterne „Wegweiser“ waren die Reiseschilderungen von Heinrich Noë. In der Tradition des Reiseschriftstellers Steub stehend, berichtete er stilistisch gekonnt von seinen Reisen und Ausflügen nach Tirol. Den Sommerfrischlern in Oberaudorf, die – wie er schrieb – des bayerischen Bieres oder der zahlreicheren städtischen Gesellschaft wegen den bayerischen Ort einem Tiroler Dorf auf der anderen Innseite vorzogen, empfahl er eine Wanderung über die nahe Grenze nach Tirol. Von Oberaudorf konnte man mit dem Floß eine Überfahrt über den (die Grenze bildenden) Inn machen. Dort ließen sich „Spaziergänge in Gegenden machen, welche viel weniger bekannt sind, als es ihre Schönheit verdient.“ Besonders begeisterte ihn der Walchsee, an dessen Oberfläche sich das Kaisergebirge spiegelt: „Ein wie unvergleichliches Land müßte Tirol sein, wenn viele seiner Talbecken mit solchen Wassern ausgegossen wären und die hohe Landschaft häufig ihr lebendiges Gegenbild fände.“²⁰

Noë interessierte sich jedoch nicht nur für die kontrastreiche Landschaft, die er mit naturalistischer Detailgetreue sprachlich reproduziert. Seine wirkungsvollen Stimmungsbilder entwarf er auch, indem er von den Begegnungen mit den Menschen



Der erste detaillierte Reise- und Wanderführer von Theodor Trautwein für die Bayerischen und Tiroler Alpen, 1865



Postkartenmotiv des Malers **Edward Harrison Compton**, 1903

dort erzählte. Dabei interessierte er sich vor allem für die „einfachen“ Leute und deren Leben. Auf seinem winterlichen Weg zum Walchsee traf er einmal auf zwei besondere Charaktere: „Endlich aber holte mich doch ein Paar ein, dessen Aussehen etwas versprach. Es waren zwei Männer in den schlechtesten Kleidern. Beide hatten ihre Ohren mit Taschentüchern umwickelt und schritten stumm nebeneinander her, wie wenn sie fürchteten, die Schutzgeister ihres Branntweinführstückes möchten ihnen durch den geöffneten Mund entfliehen. [...] Der eine war Hadern- oder Lumpensammler. Aus seinem Munde erfuhr ich, daß es für sein Geschäft keine günstigere Zeit gibt als eben diesen germanischen Eismonat. Die Sommer- und Herbstarbeit nützt die Gewänder der Bauern ab, welche von diesen so lange getragen werden, bis sie durch die Kleidergeschenke, welche um den Jahreswechsel herum stattfinden, völlig überflüssig werden. Indessen schien selbst diese glänzendste Periode seines Geschäftsbetriebes den Hadernsammler nicht davor zu schützen, daß er selbst in Lumpen gehen mußte.“²¹ Sein Kompagnon war wandernder



Grüße vom **Hintersteinersee**, 1908

Musikant, der mit Gelegenheitsauftritten in den Wirtshäusern sein Glück versuchte. Das kärgliche Honorar der Bauern gestatte ihm jedoch nichts als ein äußerst bescheidenes Leben, das vom Alkohol gezeichnet war.

Mit solchen Beschreibungen versuchte Noë, den touristischen Blick zu erweitern und neue, abseitige Perspektiven zu eröffnen. Obwohl er gegenüber der Großstadt eine zivilisationskritische Haltung



Der **Hintersteinersee** als Postkartenmotiv von Foto Jöchler in den 1950er Jahren.



Postkarte vom Hechtsee, 1912 (Verlag Lippott und Karg)



↑↑ **Postkarte aus Kufstein** (1898) mit der beliebten Teufelskanzel (links unten)
 ↑ Postkarte aus **Kufstein**, abgeschickt im Jahr 1918

einnahm und seine Reisen gewissermaßen auch als Flucht vor den bürgerlichen und zivilisatorischen Zwängen verstanden werden können, verklärte er das Leben und die sozialen Verhältnisse in den Alpen nicht unkritisch romantisierend. Seine Sittengemälde und Landschaftsstudien trugen erheblich dazu bei, dass sich Walchsee als Sommerfrischeort am Kaisergebirge etablierte. Darüber hinaus waren vor allem die anderen Seen rund um Kufstein und ums Kaisergebirge, wie der Hechtsee, der Stimmersee oder der Hintersteiner See, beliebte Sommerfrischeattraktionen.

Der älteste und bedeutendste Sommerfrischeort am Fuße des Kaisergebirges war allerdings die Kleinstadt Kufstein. Als „Einfallstor“ ins Land Tirol führte im sprichwörtlichen Sinn kein Weg an der Grenzstadt vorbei. Reisende auf dem Weg nach Italien machten dort seit alters her Station. Mit der Eröffnung der Eisenbahnlinie änderte sich die Situation aber grundlegend, und die Kufsteiner mussten erkennen, dass die Fuhrleute und Güterwagen, die früher über den Brenner gereist und in Kufstein zugekehrt waren, nicht mehr kommen würden. Deshalb waren sie bemüht, so Staub, sich mit den Berühmtheiten der Wissenschaft und

Kunst, mit Professoren und Staatsbeamten – kurz: mit der ganzen gebildeten Welt – zu befreunden. „So findet sich in den Sommermonaten ein ansehnliches Bruchstück der deutschen Gelehrten-Republik hier ein, und in Aurachers schönem Keller sind oft neben Tiroler Alpenliedern die tiefsinnigen Gespräche über Staat und Kirche, Glauben und Wissen, die deutsche Vergangenheit und Zukunft zu vernehmen.“²²

Wer die Annehmlichkeiten Bayerns und Tirols – welche sich in mancherlei Hinsicht unterscheiden – vereint genießen und sich dabei nicht an einem einsamen Ort aufhalten wolle, der wähle Kufstein als Sommerfrischeort. Das empfahl der zweite große Tirol-Werber Heinrich Noë. Erklärend führte er aus: „Kufstein unterscheidet sich nach außen wie nach innen wesentlich von anderen gleichgroßen und noch viel größeren Städten. Das Leben ist reger und betriebsamer, die Geselligkeit launiger als anderswo, und dumpfe Kopfhängerei wird weniger gefunden. Die mannigfaltige, reiche, quellenfrische Natur, der Zufluß von Fremden, die Leichtigkeit

↓ Der Maler **Edward Harrison Compton** malte auf Auftrag viele Postkartenmotive rund um das Kaisergebirge (1903).

↓↓ Der **Untere Stadtplatz in Kufstein**. Der Autor Heinrich Noë meinte, dass sich die liberale Haltung der Einwohner in der vorteilhaften Architektur der Stadt widerspiegeln würde (Postkarte nach einem Gemälde von Leopold Scheiring).



des Verkehres unterstützen die Einwirkung, welche sichtbar auch von der Nachbarschaft eines Landes hervorgebracht wird, welchem immerhin größere Rührigkeit zuzuschreiben ist.“²³ Die liberale Haltung, die Noë in der Stadt ausmachte, meinte er auch an der vorteilhaften Architektur der Häuser zu erkennen: In Brixen in Südtirol zum Beispiel sei diese nicht zu finden, obwohl es ebenso an der Bahnlinie liegt.

ANDREAS HOFER ALS TOURISTENATTRAKTION

Die frühen Reisebeschreibungen, -handbücher und -führer widmen sich meist auch der Bevölkerung und enthalten ethnografische Darstellungen, die einen vermeintlich typischen „Volkscharakter“ herausarbeiten. Viele dieser Stereotype und Klischees sind bis heute in abgeschwächter Form präsent und prägen die touristische Wahrnehmung der Bevölkerung. Kennzeichnend ist ein verklärend hierarchischer Blick von außen, wie er in den folgenden zwei Beispielen deutlich wird:

„Der Charakter des Unterinntalers ist gutmütig, heiter, lenksam, bieder und männlich, in geistiger Beziehung steht er dem Oberinntaler entschieden zurück, er kann sich weder an Tiefe des Verstandes, noch an Schärfe des Urteils diesem gleichstellen. Doch gilt der Unterinntaler als der uneigennützigste und liebenswürdigste der tirolischen Bewohner. Neben diesen Eigenschaften macht sich laute Lebenslust, mit stark hervortretender Sinnlichkeit gepaart, geltend, deshalb ist auch im Unterland die Heimat des Volksgesanges.“²⁴

„Neben der Lustigkeit zeichnet Muth, Hartnäckigkeit und Ausdauer den Unterinntaler aus. Der Hass gegen Baiern war hier am stärksten. Ich hörte einige Anekdoten, die den hiesigen Bauer, bei aller Grausamkeit gegen den gehassten Feind, doch in seiner ganzen Naivität zeigen. Oft sah man einen Landmann plötzlich seine Arbeit im Stiche lassen, den Säbel ergreifen, und mit den Worten fortgehen: ‚Heint muss i a Boafack dastöch’n!‘“²⁵

Der Mythos des wehrhaften und freiheitsliebenden, aber auch primitiv-naiven Bauern, der sich, wie David gegen Goliath, gegen Napoleon und die Bayern auflehnt, findet sich in vielen Reiseführern. Sie gaben den zum „Freiheitskampf“ stilisierten Aufstand um 1809 großen Raum und förderten damit einen re-

gelrechten historischen Kriegstourismus. Ehemalige Kriegsschauplätze in einzelnen Dörfern und in ihrer Umgebung wurden als „Merkwürdigkeiten“ besprochen, die einstigen Quartiere der Rädelsführer und Geburts- sowie Wohnhäuser der Aufständischen als besondere Sehenswürdigkeiten hervorgehoben. Auf den vorgegebenen Routen konnte man der längst beseitigten Spur der Verwüstung folgen oder sie auf einer Fußreise abwandern. Die Schweiz hatte Wilhelm Tell, Tirol Andreas Hofer: zwei romantisch verklärte Freiheitshelden, die in der Wahrnehmung mancher Reiseautoren²⁶ nur die wilden Alpen als noch unberührten Ort einer ursprünglichen Freiheit hervorbringen konnten. Somit konstruierten Reiseführer, insbesondere englische, die Touristenattraktion „Freiheitskampf“ von außen mit.

Die meisten Tiroler hingegen waren sich der historischen, geschweige denn touristischen Dimension

dieses Aufstandes noch nicht bewusst. Erst langsam entdeckte man, dass damit kommerzielle Erfolge zu erzielen waren. So brachte man Hinweisschilder auf Gasthöfen und Geburtshäusern an und errichtete Denkmäler. Ein Beispiel stellt der Postwirt in Söll dar. Im Februar 1809 war der Oberkommandant des Tiroler Freiheitskampfes, Andreas Hofer, zu Besuch im Postwirt Söll, um unter anderem seinen alten Freund, den Schützenhauptmann und Gastwirt Josef Rainer, zu besuchen. Mit dieser historischen Tatsache warb man bereits im 19. Jahrhundert und sie findet auch heute noch auf der Homepage des Hotels Erwähnung. Auch in Kirchdorf (rund um den „Freiheitskämpfer“ Rupert Wintersteller), in Kufstein in Verbindung mit dem dortigen Andreas-Hofer-Denkmal oder in Kössen finden sich solche Beispiele.

OHNE VERKEHR KEIN „FREMDENERKEHR“. AUF WELCHEN WEGEN KAMEN DIE ERSTEN TOURISTEN?

Der kürzeste Weg von Wien nach Innsbruck führt entlang der Südseite des Wilden Kaisers über Salzburg, Bad Reichenhall, Lofer und St. Johann. Daher existiert diese Straße schon seit alters her und bildete lange Zeit die Hauptverkehrslinie zwischen der Hauptstadt des Habsburgerreiches und der Residenzstadt der Tiroler Landesfürsten. In früheren Jahrhunderten waren für die Erhaltung dieser Straße noch die Anrainer und Ortsgemeinden zuständig. Erst Ende des 17. Jahrhunderts übernahm die Regierung diese Aufgabe. Zu diesem Zeitpunkt war die Straße am Pass Strub bei Lofer, wo sie durch eine Schlucht führte, bereits so stark beschädigt, dass die Fuhrleute sie nicht mehr ohne große Gefahr benutzen konnten. Wie aus einem Schreiben der Regierung hervorgeht, griffen die Behörden aber nicht nur zur Beseitigung dieser Schäden ein, sondern kurioserweise auch zur „Aufhebung des [damit verbundenen] sträflichen gotslästerlichen fluechen der fuhrleuthen“²⁷.

Von Norden führte der Hauptverkehrsweg zum Wilden Kaiser durch das Inntal nach Kufstein. Anders als in der Gegenwart bildete der Weg durch das Inntal früher aber nicht die Nord-Süd-Haupt-



↑↑ Aus Kirchdorf stammte Schützenhauptmann **Rupert Wintersteller**, der als **Held der napoleonischen Befreiungskriege** gefeiert wurde. Postkarten um 1900 werben mit dieser Attraktion und weisen auf das ihm zu Ehren errichtete Denkmal als touristische Sehenswürdigkeit hin.
↑ Der Postwirt in Söll in den 1950er Jahren (Foto Jöchler)



Kufstein und der neue Bahnhof (um 1860). Links erkennt man noch die Überbleibsel der einst bedeutenden Innschiffahrt.

verkehrsachse von Deutschland nach Italien – zumindest nicht für den Personenverkehr. Das ist heute angesichts der zur Selbstverständlichkeit gewordenen Inntal- und Brennerautobahn nur mehr schwer nachvollziehbar. Schon die Römer bevorzugten den kürzeren Weg von Innsbruck nach Garmisch-Partenkirchen, um in die Hauptstadt der Provinz Raetien, Augsburg, zu gelangen; auch die spätere Via Imperii verlief auf dieser Route nach Nürnberg. Und noch Johann Wolfgang von Goethe wählte für seine Italienreise im Jahr 1786 den Weg von München über Mittenwald und den Zirler Berg nach Innsbruck, denn dies war der kürzeste und mit der Kutsche auch der schnellste Weg. Viele hauptsächlich adelige Italienreisende, die auf ihrer obligaten „Grand Tour“ antike Stätten aufsuchten, folgten seinem Vorbild. Etliche Reisebeschreibungen trugen diesem Umstand Rechnung, weshalb das Tiroler Unterland darin meist nicht vorkam und lange eine touristisch wenig beachtete Randzone blieb.

Erst als 1858 die Eisenbahnlinie Rosenheim–Innsbruck eröffnet wurde, änderte sich dies grund-



Der Kufsteiner Bahnhof um 1900

legend. Nun führte der schnellste und bequemste Weg nach Innsbruck durch das Unterinntal. Entlang der Strecke zählten die Gasthäuser in Bahnhofsnähe zu den Gewinnern. Doch fanden sich auch Verlierer. So büßte die Innschiffahrt mit dem Bahnbau ihre Bedeutung ein, und Hall, Endstation der Innschiffahrt und somit wichtigster Warenumschlagplatz des Landes, musste nach wirtschaftlichen Alternativen Ausschau halten. Auch die Frequenz auf der Reichsstraße zwischen Wörgl und Salzburg, entlang des Kaisergebirges, ließ nach – sehr zum

Die Skepsis gegenüber dem **neuen technischen Ungetüm Eisenbahn** schwand am Land erst langsam (Kufsteiner Bahnhof im Jahr 1913).



Leidwesen der Wirte, die seit Jahrhunderten auf den Durchzugsverkehr angewiesen waren. Wenig Gefallen an dem neuen Verkehrsmittel fand verständlicherweise auch das traditionelle Transportgewerbe. Als der Plan auftauchte, eine Bahnlinie von Salzburg nach Wörgl zu bauen, und zwar auf dem kürzesten und kostengünstigsten Weg über Going, Ellmau und Söll, protestierten die Fuhrleute; sie fürchteten um ihre Existenz. Auch der Bauernstand war von den möglichen technischen Innovationen nicht angetan. Einige konservative Bauern waren beispielsweise fest davon überzeugt, dass das „funkensprühende Dampfross“ beim Vorbeifahren ihre Wälder anzünden würde. Zudem sorgten sie sich – nicht zu Unrecht – um eine Überschwemmung der regionalen Märkte mit billigeren Lebensmitteln aus dem Ausland und den landwirtschaftlich ergiebigeren Ebenen der Habsburgermonarchie. Der Ausbau der Ost-West-Achse sollte den Binnenhandel innerhalb des sich weit ins heutige Osteuropa erstreckenden Reichs fördern. Manch kluger Kopf hinter den Plänen argumentierte zudem mit der touristischen Bedeutung der künftigen Verbindungen für die Entstehung neuer Sommerfrischeorte.²⁸ An diese prophezeiten wirtschaftlichen Möglichkeiten wollten die Ent-

scheidungsträger von Söll, Scheffau, Ellmau und Going jedoch nicht recht glauben.

In Kitzbühel sah die Situation anders aus. Dort übte der fortschrittlich und liberal gesinnte Josef Pirchl das Amt des Bürgermeisters aus und setzte sich vehement für einen Bahnanschluss ein: Wenn auch die Kosten des Bahnbaues durch das Brixental wesentlich höher seien, als sie es für die kürzere Strecke über das Söllland wären, gleiche dies der zu erwartende Gewinn durch Handelsgüter aus Kitzbühel wieder aus. Auf der Strecke entlang des Kaisergebirges gebe es außer den Sensenfabriken in

Eine frühe Aufnahme von Kufstein mit dem Bahnhof (Foto Anton Karg, 1868)



Ellmau und Scheffau keine bedeutende Industrie. Kitzbühel hingegen sei nicht nur als Bergbauort und Behördensitz von Bedeutung, sondern habe sich auch als Handelszentrum für Vieh, Holz und Milchprodukte etabliert – begünstigt durch die geografische Lage am Ausgang des Brixentales und die Nähe zum salzburgischen Pinzgau. Außerdem – und hier bewies Pirchl großen Weitblick – sei Kitzbühel als aufstrebender Sommerfrischeort eines Bahnanschlusses würdig.

Um sein Anliegen durchzusetzen, nutzte Pirchl seine Kontakte in Wien: Mit dem damaligen Kriegsminister Franz Khuen hatte er in den Feldzügen von 1859 und 1866 gekämpft. Gemeinsam mit zwei Wirten und einem Glasfabrikanten reiste Pirchl nach Wien, sprach bei diversen Ministerien vor und erhielt zuletzt sogar eine Audienz beim Kaiser. Die Hartnäckigkeit zahlte sich aus: Obwohl die Linie von Wörgl über Kitzbühel um 7,5 km länger war und um 1.700.000 Gulden mehr kosten sollte als die ursprünglich geplante, wurde sie gebaut.²⁹

Ein weiterer Grund, der für die Trasse sprach, war militärischer Art: Nach dem Krieg von 1866 gegen Preußen wollten die Strategen keine Bahnlinie in Grenznähe bauen. Die Linie durch das Brixental, die weiter von der Grenze entfernt war als jene über Söll, wurde demnach bevorzugt. Entscheidend war letztlich jedoch Pirchls Einsatz, denn auch im Brixental gab es, genauso wie im Söllland, vehemente Gegner des Bahnprojektes; allen voran der konservative Dekan von Brixen, Josef Schober, der die Eisenbahn in seinen Predigten als Erfindung des Teufels brandmarkte und durch die hereinbrechende technische Moderne den Glauben in Gefahr sah. 1875 wurde schließlich die neue Bahn eröffnet und Kitzbühels Aufstieg als Tourismuszentrum nahm seinen Anfang.³⁰

Wie hätten sich wohl die Orte an der Südseite des Wilden Kaisers entwickelt, wenn die Bahn, wie ursprünglich geplant, dort gebaut worden wäre? Mit hoher Wahrscheinlichkeit wären sie, genauso wie Kitzbühel oder das Brixental, Jahre früher zu bedeutenden Tourismusorten aufgestiegen.

Als sich der touristische und damit auch wirtschaftliche Erfolg in Kitzbühel und anderen Orten mit Bahnanschluss allmählich einstellte, blickten auch einige Söllländer mit Wehmut auf die verpasste Chance.³¹ Das Argument der kürzesten Wegstrecke war immer noch gültig und so tauchten bald wieder Pläne einer direkten Bahnlinie zwischen Salzburg



Die Bahnhofshalle in Kufstein um 1880



Ellmau um 1890

und Wörgl auf. Sie sollte über das „kleine deutsche Eck“ führen, also entlang der alten Reichsstraße über Lofer und Bad Reichenhall, und die Strecke von Wien nach Innsbruck um 100 km sowie die Fahrzeit der Personenzüge um 3 bis 4 Stunden verkürzen.

Viel stärker als noch bei den ersten geplanten Bahnlinien wurde nun die touristische Bedeutung des Projektes hervorgehoben. Es erschienen sogar eigene Aufsätze, die sich nur mit dem Aspekt Tourismus beschäftigten, zum Beispiel 1912 in einer Zeitung des Alpenvereins.³² Der an der Innsbrucker Univer-



Ellmau um 1900 mit dem **Gasthof Lobewein** und dem Dorfbrunnen, der ursprünglich in Kufstein errichtet worden war.

sität lehrende Professor für Volkswirtschaftslehre Franz Myrbach argumentierte damit, dass der stark besuchte und gern „durchkletterte“ Wilde Kaiser viel leichter vom Süden zu erreichen sei als durch das Kaisertal von Kufstein, weshalb die neue Bahnstrecke mit vielen Touristen rechnen könne und die Orte auf der Südseite endlich zu Sommerfrischestationen aufsteigen würden.³³ Der Kitzbüheler Bürgermeister Josef Herold fürchtete offenbar die mögliche touristische Konkurrenz durch die projektierte neue Bahn und schimpfte über die Ideen von Myrbach: „Ellmau ist sicher ein nettes Bauerndörfchen [...], als größere Sommerstation würde es aber, auch wenn die Bahn durchführte, nie in Betracht kommen, weil es eben nichts bieten kann“³⁴. Ebenso wenig könnten die anderen Dörfer im Söllland rein landschaftlich

einem Vergleich mit Kitzbühel standhalten. Was Herold wohl heute von Ellmau denken würde, wenn er durch das Dorf spazieren würde?

Zusätzlich geplant war eine Nebenbahn von der Anschlussstelle Erpfendorf nach Kössen. Gegen das Projekt sprach jedoch – sehr zur Freude Herolds –, dass die neue, kürzere Bahnlinie der viel längeren Giselabahn zu große Konkurrenz machen könnte. Als der Erste Weltkrieg ausbrach und sich das Automobil immer mehr als Verkehrsmittel der Zukunft empfahl, verschwanden die Pläne in der Schublade.

Dieses Bahnprojekt mit der Anschlussbahn nach Kössen war aber nicht das einzige in der Region um den Wilden Kaiser. So plante ein Konsortium um 1900 eine Lokalbahn zwischen Kufstein und Kössen, weil – so wurde argumentiert – „dieses Verkehrsmittel eine Reihe von Gemeinden aus alter Rückständigkeit erlösen und sie der Segnungen modernen Fortschrittes teilhaftig machen kann.“³⁵ In erster Linie versprachen sich die Projektwerber den günstigen Transport von Zementmergel, Ton, Torf und vor allem Kohle – Bodenschätze, die man in Kössen abbauen wollte.³⁶ Darüber hinaus sahen sie großes Potenzial für einen „lebhaften Fremdenverkehr“ am herrlichen Walchsee und an anderen Orten entlang der gesamten Strecke. Mit diesem Argument versuchten die Projektwerber auch die eher skeptischen Bauern vom Nutzen der Bahn und des steigenden Tourismus zu überzeugen: „Der erhöhte Fremdenverkehr wird der Landwirtschaft infolge der lohnenderen Verwertung der Produkte der Viehzucht: Milch und Fleisch, außerordentlich zum Vorteil gereichen.“³⁷

Das Projekt wurde nie realisiert. Zu groß waren die Differenzen der verschiedenen Interessenten. Die Kössener glaubten, dass die Kufsteiner Unternehmer, die das Projekt forcierten, allen voran der

Ellmau gegen den Wilden Kaiser (um 1900)



Josef Egger (1852-1925),

Unternehmer und Bürgermeister von Kufstein (1904-1919). Während seiner Amtszeit wurden der Grundbesitz der Stadt erweitert, der Thierberg und der Hechtsee gekauft, Realgymnasium, Mittelschule und Krankenhaus gebaut.

Außerdem setzte er sich für die Realisierung verschiedener Verkehrsprojekte ein. Als Sohn des Unternehmers Michael Egger erweiterte er dessen Betriebe und galt als reichster Mann im Tiroler Unterland.





↑↑ **Going** um 1900
↑ **Walchsee** um 1900



MARIA MAGDALENA HAUSER-LEDERER

Tochter (*1982) von Stanglwirt Balthasar Hauser, als Direktorin Marketing & PR auch verantwortlich für Qualitätssicherung, Großevents, Shops und den gesamten Wellness- und SPA-Bereich im Stanglwirt

Der Stanglwirt blickt auf eine über 400-jährige Tradition zurück. Wie lässt sich eine so lange Geschichte fortführen, ohne dass die Tradition zur Last, zur schnöden Fassade wird?

Meine Geschwister und ich sind bereits die elfte Generation in Folge vieler fleißiger Vorfahren. Für uns ist es ein großes Glück und gleichzeitig auch eine noch größere Herausforderung, auf die hart erarbeiteten Erfolge der vorherigen Generationen aufzubauen und diese vor allen Dingen zu halten. Wir gehen an diese Aufgabe

mit ganz viel Dankbarkeit und Demut heran und setzen einen Schritt vor den anderen. Uns liegt es sehr am Herzen, an den alten Werten festzuhalten, gleichzeitig nützt dir aber auch das Bewahren von Traditionen nichts, wenn du stehen bleibst und keinerlei Innovationen umsetzt. Es gibt da ein schönes Sprichwort: „Am guten Alten in Treue halten; am kräftigen Neuen sich stärken und freuen.“ Genau das ist auch unser Leitsatz für die Zukunft. Unser Vater hat uns jeden Tag vorgelebt, dass es in der Tat möglich ist, Neuerungen unter Bewahrung – und sogar unter Aufwertung – von Traditionen umzusetzen. Bei uns schließt Tradition Innovation nicht aus und umgekehrt – das war beim Stanglwirt schon immer so und wird auch immer so bleiben ...

Du hast deine Karriere nach deiner Ausbildung in Australien in einem Hotel in San Diego gestartet. Ist es einfacher, ein Hotel ohne große Geschichte zu führen?

Ich finde es ehrlich gesagt eine wahre Bereicherung, ein Hotel mit so langer Tradition mitführen zu dürfen – da gibt es so viele Geschichten und Anekdoten zu erzählen, und das ist natürlich auch ein großes Geschenk für alle Marketing & PR-Aktivitäten, für die ich im Stanglwirt verantwortlich zeichnen darf. Ich freue mich jedes Mal aufs Neue, wenn ich etwas über die lange Geschichte des Stanglwirts erzählen kann und von dem, was dieses besondere Haus schon alles erlebt hat. Das neue Zauberwort im Marketing lautet ja „Storytelling“ und das ist beim Stanglwirt seit jeher Programm.

Was macht den Stanglwirt so erfolgreich? Gibt es dafür ein Rezept?

Ich glaube, es sind die Werte, die der Stanglwirt verkörpert, die gerade in Zeiten wie diesen immer wichtiger werden: Naturverbundenheit, Geschichte, Tradition, Ehrlichkeit, Authentizität, Mühe, Gastfreundschaft und unsere große Landwirtschaft. Wir sind eine Heimat – ein sicherer Hafen für unsere Gäste und diese wissen, was sie bei uns bekommen, da wir bereits seit so langer Zeit immer für sie da sind (bei uns gibt's seit mehr als 250 Jahren keinen Ruhetag!), um eine konstant gute Leistung für sie zu erbringen. Wir haben gerade in den letzten Jahren enorm viel in unsere

Infrastruktur investiert, die es dem Gast ermöglicht, unabhängig von der Wetter- und Schneelage einen rundum schönen Urlaub zu erleben, ohne Kompromisse eingehen zu müssen.

Ich habe einen alten Bericht gefunden, in dem steht, dass schon in den 1920er Jahren Kutschenfahrten reicher englischer Skigäste von Kitzbühel zum Stanglwirt organisiert wurden. Warum kommen so viele Prominente zum Stanglwirt und wie hat das angefangen?

Das könnte mein Vater am besten erzählen, der das seit über 50 Jahren alles live miterlebt hat. Meiner Meinung nach kommt die Prominenz heute vor allem deshalb, weil es bei uns unaufgeregert und bodenständig zugeht und sie hier eine Art Zufluchtsstätte finden. In ihrer kräfteraubenden Welt, die fast das ganze Jahr über aus Glitzer, Glamour und sehr viel Oberflächlichkeit besteht, sehnen sie sich ganz besonders nach wahren Werten und danach, einfach Mensch sein zu dürfen und auch als solcher wahrgenommen zu werden. Nicht als prominente Persönlichkeit, sondern einfach nur als Mensch ... und das ist bei uns der Fall, denn bei uns ist *jeder* Gast ein Ehrengast.

Der Stanglwirt ist ein Familienbetrieb. Alle Kinder arbeiten im Betrieb mit. Wie klappt die Zusammenarbeit zwischen den Generationen?

Für meine Geschwister und mich ist es ein großes Glück, gemeinsam mit den Eltern im Betrieb schöne Dinge bewirken und realisieren zu dürfen. Wir hoffen, dass das noch lange so bleibt und dass unsere Eltern gleichzeitig auch Vertrauen in uns haben. Wir alle sehen unseren Betrieb vor allem als unser Daheim, das es zu bewahren gilt. Gemeinsam können wir, so hoffe ich, in eine gute Zukunft blicken, denn wenn man – so wie wir – gemeinsam an einem Strang zieht, geschehen wundervolle Dinge. Und wenn man sich mal streitet und diskutiert, ist das normal und sogar oft sehr förderlich. „Durch Reibung entsteht Wärme“, sagt mein Vater oft und darin kann ich ihm nur zustimmen. Gerade wenn man viel miteinander redet und die Dinge ausdiskutiert, ist das ein Zeichen einer gesunden menschlichen Verbindung.

Was ändert sich momentan in der Tourismusbranche am rasantesten? Welche Entwicklungen der letzten Jahre stellen euch vor große Herausforderungen?

Die Ansprüche der Gäste werden immer höher, was zu einem wahren Wettrennen in der Branche führt. Es wird auch alles immer schneller: Wenn man nicht schnell genug, teilweise innerhalb von Minuten, auf eine Anfrage antwortet, ist man schon im Nachteil. Man muss Tag und Nacht „online“ sein, es gibt einfach keine Pause, und das Hamsterrad dreht sich immer schneller. Gleichzeitig soll man aber vor Elan sprühen und ständig neue Ideen verwirklichen ... das ist schon fast ein Widerspruch in sich. Tatsache ist auch, dass der Kampf um gute Mitarbeiter im Tourismus immer härter wird. Es gibt leider nicht viel Nachwuchs. Unsere Branche hat es leider bereits vor vielen Jahren versäumt, das Arbeiten im Tourismus als attraktiv und erstrebenswert zu positionieren – dabei ist unser Beruf einer der schönsten überhaupt! Früher hat man geschaut, wie man sein Haus mit Gästen voll bekommt, nun kämpft man fast mehr um die Gunst der Mitarbeiter als um die Gunst der Gäste. Wir sind jedenfalls sehr stolz auf unsere wunderbaren, fleißigen Mitarbeiter, die ihren Beruf nicht nur als Job, sondern als Berufung ansehen! Dann kommen natürlich noch die Herausforderungen durch die Behörden und die immer strengeren Auflagen – die zum Teil wichtig und berechtigt, aber manchmal auch sehr an den Haaren herbeigezogen sind. Da muss man schon aufpassen, dass man den Mut nicht verliert, bei all den vielen Hürden und Hindernissen, die einem in den Weg gelegt werden.

Wie viel Anteil hat der Wilde Kaiser am Erfolg des Stanglwirts?

Der herrliche Blick auf den Wilden Kaiser ist unser „Meer-Blick“ ☺. Ein wahres Gottesgeschenk. Mein Vater hat den Stanglwirt in einer Art „Bogen“ gebaut, der zum Wilden Kaiser gerichtet ist und der diesen gedanklich „umarmt“, somit bilden der Stanglwirt und der Wilde Kaiser eine Einheit. Aber man kann sich natürlich nicht nur auf den schönen Kaiser-Blick verlassen, denn den hat in unserer wunderbaren Gegend jeder ...

Bürgermeister und Industrielle Josef Egger, viel stärker davon profitieren würden als sie selbst. Die Staatsbahndirektion in Innsbruck wiederum fürchtete, dass die Bahn nach Deutschland und Salzburg weitergeführt und damit eine zu starke Konkurrenz für die Giselabahn würde. Als Alternative wurde nun sogar überlegt, eine Abzweigung von St. Johann über Kirchdorf nach Kössen zu bauen. Nach langem Hin und Her ließen auch hier der Erste Weltkrieg und der Siegeszug des Automobils alle Pläne wieder verschwinden. Wobei: Einmal wurden sie noch hervorgekramt, und zwar nach dem Ersten Weltkrieg, als die Waldbahn von Ruhpolding nach Reit

- ↓ Einer der **ersten Autobusse** in Kufstein um 1910
- ↓↓ **Ein prall gefülltes Auto** vor dem Gasthof Neuhaus in Kufstein, um 1920



im Winkl gebaut wurde. Auf einem Werbeplakat hieß es, dass nun endlich die kürzeste Bahnverbindung von Salzburg nach Kufstein geschaffen werde. Aber auch dazu kam es letztlich nicht. Ursprünglich war die Waldbahn von der bayerischen Forstverwaltung zur Holzlieferung aus der walddreichen Region gebaut und dann, mit Aussicht auf einen touristischen Aufschwung, für den Personenverkehr erweitert worden. Nun konnte man von Salzburg nach Traunstein und dann fast bis nach Kössen mit der Bahn fahren. Bereits 1931 stellte die Bahn ihren Betrieb aber wieder ein. Die Strecke wurde nämlich im Winter immer wieder von Lawinen lahmgelegt. Der Hauptgrund lag jedoch darin, dass infolge der Weltwirtschaftskrise 1929 die Holzlieferungen und auch der Personenverkehr zu stark zurückgegangen waren.

DAS AUTOMOBIL UND DIE EIBERGSTRASSE

Der Bahnbau wirkte sich auch auf den Straßenbau aus. Das Verkehrsnetz verdichtete sich durch das erhöhte Verkehrsaufkommen zunehmend. Das Verkehrsmittel der Zukunft, das Auto, deutete bereits seine Möglichkeiten an, als es zu Beginn des 20. Jahrhunderts in Tirol aufkam. Die Fuhrunternehmer im Bezirk Kufstein und Kitzbühel erkannten, dass ihre Pferde wohl bald ausgedient haben würden, und die Weitblickenden unter ihnen schafften sich um 1910 ihre ersten Automobile an.

Die nächste wichtige Errungenschaft in der Region auf dem Weg der Mobilisierung – und damit auch auf dem Gebiet des Tourismus – war die Eibergstraße. Als Folge des Modernisierungsschubes durch Industrialisierung und Eisenbahn herrschte allgemeine Aufbruchsstimmung – zumindest in den liberalen, fortschrittsorientierten Kreisen. Der Glaube an die technische Machbarkeit wuchs, das Motto „Alles geht“ wurde zum neuen Dogma. Kein Wunder, wo doch auf einmal eiserne Ungetüme mit vergleichsweise hoher Geschwindigkeit durch die Gegend preschten, wo Bewegung doch bisher durch die Rohkraft von Mensch und Tier erzeugt werden musste. Die durch schier unglaubliche Ingenieurleistungen angefachte Technikbegeisterung im 19. Jahrhundert trieb dabei interessante Blüten. Heute phantastisch anmutende Projekte, wie die Schmalspurbahn bis Hinterbärenbad oder auf die Gruttenhütte und die Eisenbahn über Kössen, ent-

behrten jedoch nicht jeglicher Grundlage. Wenn man bedenkt, was tatsächlich realisiert wurde um die Jahrhundertwende, wird unser Schmunzeln über die nicht verwirklichten Pläne weniger. Man denke nur an das Beispiel der Wendelsteinbahn: Die elektrisch betriebene, meterspurige Zahnradbahn überwindet einen Höhenunterschied von 1217 m und war ursprünglich 9,95 km lang; sie führt durch sieben Tunnel, acht Galerien und zwölf Brücken. Auf energisches Betreiben des Industriellen Otto von Steinbeis kam es 1910 zum Baubeginn – im selben Jahr wie bei der Eibergstraße.³⁸

Der Ausbau dieser Strecke war schon lange angestrebt, denn der alte Karrenweg erlaubte nur einachsige Gespanne. Bereits 1861 hatte die Stadtgemeinde Kufstein ein Gesuch an die Bezirkshauptmannschaft gerichtet, mit der Bitte um die Einberufung einer Konkurrenz. Unter Konkurrenz verstand man die gemeinsame Finanzierung eines Projektes durch verschiedene Stellen.³⁹

Die beteiligten Gemeinden und Interessenten konnten sich jedoch nicht über die Finanzierung einigen, die Kosten waren ihnen zu hoch. Das Projekt schief ein. Erst 1904 wurde es unter dem Kufsteiner Bürgermeister Josef Egger, einem eifrigen Befürworter des Straßenbaus, wiederbelebt. Die Gemeinden Söll, Scheffau und Ellmau waren der Idee nicht abgeneigt und richteten ein Gesuch an den Tiroler Landtag, um die geplante Straße ins Tiroler Straßenbauprogramm aufzunehmen. Die Idee wurde konkreter und das Ringen zwischen den Behörden und den Bauwerbern begann, ebenso die Streitigkeiten zwischen den Anrainern und verschiedenen Interessenten. Besonderes Interesse am Straßenbau hatte der Zementfabrikant Alois Kraft am Eiberg. Für seinen Betrieb hätte die Straße enorme Vorteile gebracht. Schließlich einigten sich die verschiedenen Projektwerber darauf, die Kosten zwischen Staat, Land, den Gemeinden Kufstein, Söll, Scheffau und Ellmau sowie den Alois-Kraft-Zementwerken aufzuteilen.

Am 9. April 1910 begannen die Bauarbeiten⁴⁰ und am 30. Juni 1913 wurde die Straßeneröffnung gefeiert. Wie wenig vor allem die kleinen, ländlichen Gemeinden auf der Südseite des Kaisergebirges vom touristischen Nutzen der Straße überzeugt waren, zeigt, dass sie anfangs strikt dagegen waren, die Eibergstraße für den allgemeinen Automobilverkehr zu öffnen. Für sie standen der Gütertransport und die landwirtschaftliche Nutzung klar im Vordergrund.⁴¹ Schließlich einigte man sich darauf, die Straße für

den Automobilverkehr zu öffnen: bei Festsetzung einer Höchstgeschwindigkeit von 15 km/h. Außerdem wurde die Einhebung einer Maut beschlossen.⁴² Warum man sich auf die bescheidene Höchstgeschwindigkeit geeinigt hatte, geht aus folgendem Schreiben hervor: „[Die Eibergstraße] ist nach ihrer konstruktiven Anlage für den Automobilverkehr geeignet und steht zu erwarten, dass sie in den Sommermonaten auch häufig von Automobilen benützt werde. Nun besteht in jenen bauerlichen Kreisen, welche die Straße benützen müssen, die Befürchtung, dass sich durch den Automobilverkehr an einigen gefährlichen Stellen der Straße, wo sie in enger Schlucht neben und zum Teil hoch über dem Bache dahinführt, sehr leicht Unglücksfälle durch Scheuwerden von Pferden und Treibvieh ergeben könnten. Der Verwaltungsausschuss der Straße hat daher als normale Geschwindigkeit für Automobile 15 km festgesetzt und beehrt sich, an den verehrlichen Klub das ergebene Ansuchen zu richten, in seinem Wirkungskreise für die Einhaltung dieser Geschwindigkeit sowie auch dafür Sorge zu [sic] tragen zu wollen, dass die Automobile bei Begegnung mit scheuen Tieren anhalten und im Bedarfsfalle den Motor abstellen. Sollten sich aus Nichtbeachtung dieser Vorsichtsmassregeln Unglücksfälle ergeben, so würde bei der allgemeinen Verstimmung, welche gegen schnell und rücksichtslos fahrende Automobile hierzulande ohnehin schon herrscht, seitens der maßgebenden Behörde die Sperrung der Straße für Automobile verfügt werden, was dem Straßen-Ausschuss und besonders der Stadt Kufstein im Interesse der Hebung des Verkehrs nicht erwünscht wäre.“⁴³

Der Mauttarif, der auf Betreiben der Gemeinden des Sölllandes eingefordert wurde, erschien

Eine neue Touristenattraktion seit 1914: Rundfahrt um das Kaisergebirge (Bild aus dem Jahr 1928)



Eine Pionierleistung der Straßenbauingenieure am Anfang des 20. Jahrhunderts: die Hohe Brücke über die Weißachklamm am Eiberg.



dem Bürgermeister und der Bevölkerung Kufsteins entschieden zu hoch, denn sie waren dem Tourismus gegenüber offener eingestellt als die Bewohnerinnen und Bewohner der ländlichen Gemeinden. Die Maut kostete damals ebenso viel wie 30 Kilogramm Brot. Laut den erbosten Protestschreiben mehrerer Straßenbenutzer kam diese Summe einem Fahrverbot gleich. Die Sölllländler sahen dies anders: „Der Herr Gemeindevorsteher von Ellmau erklärte namens der Konkurrenzgemeinden, dass dieser Tarif ein Gebot der Notwendigkeit sei, da man nicht zulassen könne, dass die Eibergstraße von den Autos, die den Gemeinden keinen Nutzen brächten, ruiniert werde.“⁴⁴ Der „Tiroler Grenzbote“ berichtete von den horrenden Mauttarifen und argumentierte mit dem Tourismus dagegen:

„Kürzlich wurden die Mauttarife für diese neue Straße veröffentlicht. Dieselben enthalten für Personen-Automobile einen Satz von 5 Kronen für die kaum 8 Kilometer lange Strecke. Man weiß nicht, ob diese Taxierung einem Verbot gleichzukommen hat, oder ob sie eine von unberufener Seite eingehobene Luxussteuer sein soll, oder ob man wirklich glaubt, sich dadurch große Einnahmen zu verschaffen, ausgehend von der Absicht, ‚die Autler sollen nur zahlen‘. Gleichgültig, welcher Fall hier zutrifft, wollen wir dem Straßenausschuss zu bedenken geben, dass Tirol ein Land ist, dessen fast wichtigste Einnahmequelle der Fremdenverkehr bildet, dessen Förderung in seinen verschiedenen Formen Aufgabe aller Faktoren sein muss, namentlich jener, welche Verkehrswege, also Verkehrserleichterungen schaffen. Besonders hier, an der Schwelle Tirols, haben wir gegenüber dem ganzen Lande die Pflicht dessen guten Ruf als fremdenverkehrs- und automobilfreundliches Land nicht zu gefährden.“⁴⁵

Der Bericht war 1914 wenige Monate vor Ausbruch des Ersten Weltkrieges erschienen und zeigt, welche Bedeutung das Automobil in Tirol schon

erlangt hatte. Weiter ging der Journalist auf die steigende Bedeutung der bereits tausende Mitglieder zählenden Automobilclubs ein. Es sei zu befürchten, dass die Maut von diesen Clubs in sämtlichen Tages- und Sportzeitungen als „Fremdenausbeutung“ scharf kritisiert und vor dem Besuch der Gegend gewarnt werde. Beispiele von Gegenden, die auf diese Weise ruiniert worden seien, gebe es genug. Dass ausgerechnet in Sportzeitungen Kritik zu erwarten war, mag uns heute eigenartig erscheinen. Damals aber galt das Automobil noch viel mehr als Sportgerät und weniger als Fortbewegungsmittel. Dementsprechend sahen sich die Automobilclubs noch stärker als elitäre Motorsportvereine, auch wenn sie keine Wettkämpfe austrugen.

An der hohen Maut scheiterte zunächst auch die Einführung des Postautoverkehrs: Die straßenerhaltenden Gemeinden beanspruchten pro Wagen und Fahrt 1 Krone. Für geraume Zeit wurde der Postautoverkehr deshalb über Kirchbichl und Wörgl nach St. Johann geführt. Die Maut schreckte aber nicht alle ab. Die nun mögliche Rundfahrt um den Wilden Kaiser erfreute sich bei Automobilsportlern großer Beliebtheit. Die Publikationsorgane der Automobilclubs und auch die Tageszeitungen priesen sie als landschaftlich besonders reizvolle Tour an. Kufsteiner Busunternehmer boten die Rundfahrt ab 1914 kommerziell an.⁴⁶ Eine neue Art des Reisens und Schauens etablierte sich. An einem halben Tag konnte nun die gesamte Landschaft bequem „konsumiert“ werden. Autowandern – ein neuer Begriff war entstanden.

In dieser Zeit vor dem Ersten Weltkrieg wurden im ganzen Land viele neue Postautobuslinien eröffnet. Im Vorfeld dazu wurde zum Beispiel eine Probefahrt von Kufstein nach Kössen durchgeführt,

Auf dem Weg nach Kössen um 1910.

Wiener Sommerfrischler mit nagelneuen Fahrrädern machen dem Autobus Platz.



um zu testen, ob die Schotterpiste auch tatsächlich für den Autobusverkehr geeignet sei.⁴⁷ Interessant sind auch hier die unterschiedlichen Einwände der Gemeinden: Die kleinen, stark landwirtschaftlich geprägten Gemeinden waren mehrheitlich dagegen, weil eine „Gefährdung und Beschädigung von Mensch und Tier zu befürchten sei“ und sie die steigenden Erhaltungskosten nicht zahlen wollten. Für Kössen und Kufstein hingegen bedeute ein „gesteigerter Fremdenverkehr geradezu eine Lebensfrage“, so der Vertreter der Gemeinde Kössen. Kurze Zeit später fuhr das erste Postauto und der Wilde Kaiser war nun von allen Seiten mit dem Bus zu erreichen.

ANMERKUNGEN ZU KAPITEL I DIE ANFÄNGE DES TOURISMUS

- 1 Archiv für Geschichte, Statistik, Literatur und Kunst 14 (1823), S. 628.
- 2 Ebenda.
- 3 Roman Sandgruber: Die Entstehung der österreichischen Tourismusregionen, in: Andrea Leonardi/Hans Heiss: Tourismus und Entwicklung im Alpenraum 18.–20. Jh., Innsbruck u. a. 2003, S. 201.
- 4 Johann Jakob Staffler: Tirol und Vorarlberg, topographisch, mit geschichtlichen Bemerkungen, Bd. 1, Innsbruck 1841 (2. Aufl.), S. 806.
- 5 Vgl. Josef Vogl: Die hohe Salve im Brixenthale in Tyrol, München 1859, S. 21–23.
- 6 Ebenda, S. 25f.
- 7 Vgl. Sandgruber, Die Entstehung (wie Anm. 3), S. 202.
- 8 Vgl. Vogl: Die hohe Salve (wie Anm. 5), S. 22; im Gegensatz dazu finden sich bei Sebastian Posch: Brixen im Thale 788–1988. Ein Heimatbuch (= Schlern-Schriften 281), Innsbruck 1988, S. 188 die Jahreszahlen 1619 und 1641ff. für die Zerstörung der Kirche.
- 9 Vgl. Posch: Brixen im Thale (wie Anm. 8), S. 188.
- 10 Vgl. Richard Andree: Votive und Weihgaben des katholischen Volks in Süddeutschland. Ein Beitrag zur Volkskunde, Braunschweig 1904, S. 173.
- 11 Die Verbreitung der Johanneshauptverehrung geht auf die Zeit der Kreuzzüge zurück: Bei der Plünderung von Konstantinopel im 13. Jahrhundert raubte ein Kreuzfahrer den vermeintlichen Schädel von Johannes, der schließlich in Frankreich in der Kathedrale von Amiens landete. Gleich mehrere Kirchengemeinden behaupteten in der Folge, das Original oder Teile davon zu besitzen. Im deutschsprachigen Raum fanden sich in vielen Kirchen nachgebildete Johanneshäupter, oftmals präsentiert auf einem Teller, einer Schale oder Schüssel. Noch heute kann man sich zum Beispiel in der Wallfahrtskirche Violau im Bistum Augsburg an gewissen Tagen ein solches Haupt auflegen lassen.
- 12 Franz Michael Vierthaler: Meine Wanderungen durch Salzburg, Berchtesgaden und Österreich, Zweiter Theil, Wien 1816, S. 168.
- 13 Vgl. Ludwig Steub: Alpenreisen, Badekur, online unter: <http://www.sagen.at/doku/alpenreisen/badekur.html> (Stand: 13.6.2016).

- 14 Eine Miniaturnachbildung des Häuschens, in dem die Gräfin gewohnt hat, soll im Tiroler Landesmuseum Ferdinandeum zu finden gewesen sein. Vgl. W. Mair: Das Innthal in Tirol und seine Nebenthäler, Innsbruck 1860, S. 31f. Außerdem gibt es dort einen Hinweis auf einen Turm (in Söll, Ortsteil Ried), der angeblich von den Fürsten bewohnt wurde.
- 15 Vgl. Josef Nevinny: Das Badewesen Tirols und die Heilquellen dieses Landes insbesondere des Brennerbades, Innsbruck 1905, S. 29–33.
- 16 Ebenda, S. 33.
- 17 Vgl. August Freiherr von Hårdtl: Die Heilquellen und Kurorte des Oesterreichischen Kaiserstaates, Wien 1862, S. 211.
- 18 Ludwig Steub: Drei Sommer in Tirol, 2. Aufl., Bd. 1, Stuttgart 1871, S. 18.
- 19 Vgl. ebenda.
- 20 Heinrich Noë: Das österreichische Seebuch, München 1867, S. 254–259.
- 21 Ebenda.
- 22 Steub: Drei Sommer (wie Anm. 18), S. 27.
- 23 Heinrich Noë: Das Österreichische Seebuch, München 1867, S. 247.
- 24 Alfred Steinitzer: Geschichtliche und kulturgeschichtliche Wanderungen durch Tirol und Vorarlberg, Innsbruck 1905, S. 14.
- 25 August Lewald: Tyrol vom Glockner zum Orteles und vom Garda- zum Bodensee, München 1938 (2. Aufl.), S. 48. „Boafack“ war ein allgemein übliches Schimpfwort für Bayern: „Boa“ = Bayer, „Fack“ = Schwein.
- 26 Z. B. Richard Stephen Charnock: Guide to the Tyrol (comprising pedestrian tours made in Tyrol, Styria, Carinthia and Salzkammergut, during the summers of 1852 and 1853), London 1857, S. 31.
- 27 Zitiert nach Matthias Mayer: Das Tiroler Unterland – heimatgeschichtlich, Bd. 10: Das Söllland, Going 1949, S. 424.
- 28 Bothe für Tirol und Vorarlberg 1874, S. 213.
- 29 Vgl. Werner Köfler: Über die 100jährige Salzburg-Tiroler-Bahn. Aus der Vergangenheit für die Gegenwart berichtet das Tiroler Landesarchiv (= Lebendige Geschichte 13), Innsbruck 1975.
- 30 Bothe für Tirol und Vorarlberg 1875, S. 1275.
- 31 Innsbrucker Nachrichten, 1.10.1908, S. 8.
- 32 Vgl. C. C. Hosseus: Die Bedeutung des Saalachtalbahnprojekts für den Touristenverkehr, in: Mitteilungen des Deutschen und Oesterreichischen Alpenvereins (im Folgenden DuOeAV) 38 (1912), S. 123f.
- 33 Innsbrucker Nachrichten, 30.7.1908, S. 2.
- 34 Innsbrucker Nachrichten, 3.10.1908, S. 17.
- 35 Tiroler Grenzboten, 11.1.1903, S. 1.
- 36 Erklärend sei erwähnt, dass eine deutsche Gewerkschaft in Kössen bereits mehrere Jahre nach Kohlevorkommen in abbauwürdiger Mächtigkeit gesucht hatte. Vgl. Innsbrucker Nachrichten, 7.3.1901. Ein kleines Bergwerk wurde eingerichtet, es versprach Hoffnung auf Gewinn.
- 37 Tiroler Grenzboten, 26.4.1903, S. 3.
- 38 Vgl. Hans Treichl: Tor in den Süden. 100 Jahre Eibergstraße, Kufstein 2013, S. 10f.
- 39 Bothe für Tirol und Vorarlberg, 25.1.1863.
- 40 Vgl. Treichl: Tor in den Süden (wie Anm. 38), S. 31.
- 41 Vgl. ebenda, S. 47.
- 42 Tiroler Grenzboten, 19.7.1913.
- 43 Tiroler Grenzboten, 2.8.1913.
- 44 Sitzungsprotokoll Eibergstraßenausschuss, 11.2.1914, zit. nach Treichl: Tor in den Süden (wie Anm. 38), S. 49.
- 45 Tiroler Grenzboten, 14.2.1914, S. 1.
- 46 Vgl. Josef Blattl: Kufsteiner Fremdenverkehr in 60 Jahren, in: 60 Jahre Tiroler Grenzboten, Kufstein 1871–1931, Innsbruck 1931, S. 19.
- 47 Innsbrucker Nachrichten, 3.7.1914, S. 18.

Der Schmetterlingfänger:
Um 1900 schon verbrachte der Hauptschuldirektor und Privatgelehrte Carl Suchanek aus Brünn die Sommerfrische am Wilden Kaiser. Oft war der neugierige Forscher mit Schmetterlingsnetz und Botanisierbüchse unterwegs.



SOMMERFRISCHE IM WANDEL ...

Frescura: So nannten die Adligen aus den Städten Norditaliens ihre Sommerlandsitze und zugleich die Zeit, die sie dort verbrachten. Die Bozener dürften als Erste den Begriff übernommen und eingedeutscht haben: frescura – Frische. Eine andere Herkunftserklärung wäre die Ableitung vom italienischen refrigerio – Erfrischung. Aus der adeligen und später bürgerlichen Sommerfrische wurde der Sommerurlaub für alle.



Volkstanz: Sommerfrischler interessierten sich von Anfang an für die vermeintlichen Bräuche der Einheimischen. Nicht immer wurde bei deren Zurschaustellung mit dem kulturellen Erbe sorgsam umgegangen. Im Dienste des Tourismus wurde manche Tradition zwar nicht eigens erfunden, aber wirkungsvoll inszeniert.



Heute wie damals beliebt: Baden.

Die Kinder des Fotografen Karl Kaser beim Schwimmen im Walchsee um 1900. Damals war das Badevergnügen noch moralisch bedenklich. Strenge Kleiderordnung herrschte vor allem für die Damen.



Heute gibt es für Sommerfrischler die Erlebniswelten am Berg mit Spiel und Spaß. Um 1900 gab es diese noch nicht, dafür aber viele andere Vergnügungen, wie z.B. Kegeln.