

Wilhelm Paulcke

Skipionier, Soldat, Lawinenforscher

Geboren am 8. April 1873 in Leipzig, gestorben am 5. Oktober 1949 in Karlsruhe

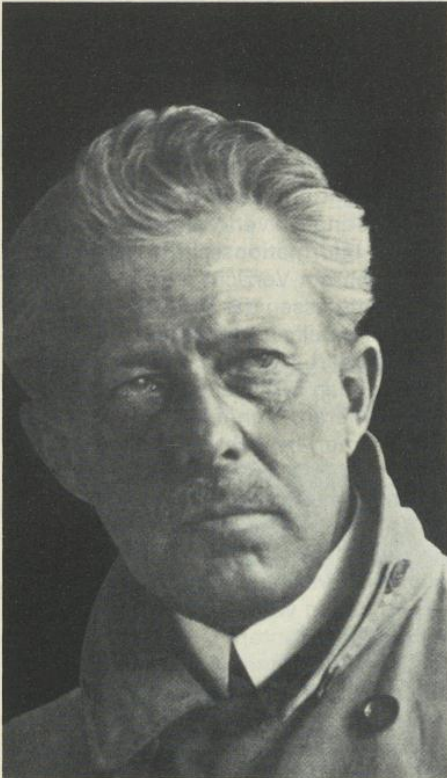
Von Fritz Schmitt

Sein Vater war Apotheker, Chemiker und Besitzer eines pharmazeutischen Betriebs in Leipzig und erfreute sich am Malen und Bergsteigen, was bald auf Wilhelm abfärbte. Ein Sachse also, und man hielt ihn doch zeitlebens für einen waschechten Badenser! Er schlittelte auf dem rußigen Industrieschnee, bis die Eltern mit dem Siebenjährigen nach Davos umsiedelten. Hier erlebte er Berge, »Berge als Schicksal! Der schwächliche Bub besuchte mit mäßigen Leistungen das Fridericianum in Davos, zeigte Interesse an Botanik und am Gebirge. Erster Gipfel war das harmlose Schiahorn. Weihnachtsgeschenk: ein Eispickel! Als Neunjähriger durfte er mit seinem Vater und Christian Klucker auf den Piz della Margna. Da gab es Lob und Gipfelsekt und an Weihnachten 1883 die ersten Ski aus Norwegen. Der junge Paulcke bastelte sich eine eigene Phantasiebindung zu recht. Er und sein Schulkamerad A. von Funcke zählen zu den ersten Skiläufern in Mitteleuropa. Die Mutter starb früh, der Vater erwarb in München, am Rand des Englischen Gartens, ein Haus. Der Monopteroshügel konnte für den Jungmann kein Ersatz für die Davoser Skihänge sein. Am 1. April 1884 erlag der Vater einem Herzinfarkt. Nun stand Wilhelm Paulcke an der schicksalhaften Gabelung seines Lebensweges. Er sollte zu Tanten nach Dresden, aber er wollte zu einem Onkel nach Baden-Baden. So wurde ihm das Land um den Schwarzwald zur zweiten Heimat. An den Felsen des Battert begann er zu klettern, wie üblich mit einer Wäscheleine. 1893 schlüpfte Wilhelm Paulcke erstmals in eine Uniform, und zwar bei den Jägern in Schlettstadt im Elsaß. Norwegische Schneeschuhe sollten hier auf ihre Verwendbarkeit überprüft werden. Der »Einjährige« Paulcke wurde Skiinstruktor in den Vogesen. Er war »glücklich, ein Jäger zu sein«. Erstaunlich, daß er daneben auch musische Ambitionen hatte: Malen und Zeichnen. Ab Herbst 1894 studierte er in Freiburg Zoologie, Geologie und Botanik. In der Freizeit wurde die Umgebung nach erkletterbaren Felsen abgesucht. Seither gibt es im Höllental einen Paulcketurm. Ende

1894 erregte Paulcke Aufsehen mit einer Skiüberquerung des Feldbergmassivs. Eine Freiburger Zeitung berichtete: »Vier Männer voll Mut und Kraft wagten es, mitten im Winter, bei tiefstem Schnee auf norwegischen Schneeschuhen über den Stübenwasen und Feldberggipfel zum Feldberg zu gehen.« Die Skiläufer wurden »angestaunt wie Wundertiere«. »In dieser Weise«, berichtete eine Zeitung, »bringt kein guter Katholik, aber auch kein gläubiger Protestant die Weihnachtsfeiertage zu.« Das sei etwas für Juden, Türken und Neudeutsche aus Kamerun. Gegen alle Animositäten wurde im Dezember 1895 als erster Skiclubverein der Skiklub Schwarzwald gegründet. Der »Feldbergeist« beherrschte die Zunft der skibegeisterten Studenten. Ein Gegenpol zur Skiwoge Schwarzwald war das österreichische Lilienfeld, wo Matthias Zdarsky 1897 ein Lehrbuch über seine alpine Lilienfelder Skilauftechnik herausgab. Man bediente sich hier kürzerer »Alpenski« und einer zweieinhalb Meter langen Bambusstange und verwendete eine Bindung, die Paulcke als »Aufbrechmaschine« verdammt. Es entstand unter dem Skivolk der heilige Bindungskrieg »Hie Norweger – hie Lilienfelder Technik«. Paulcke war ein eingeschworener und kämpferischer »Norweger«, verwendete zwei Skistöcke und verfaßte 1899 ein Anti-Lehrbuch. Der Streit dauerte ein Jahrzehnt. Herausforderungen wurden veröffentlicht, hohe Geldpreise für Wettfahrten vom Montblancgipfel und Schneeberg ausgesetzt, und der Kaiserjägerleutnant Georg Bilgeri forderte den störrischen Zdarsky wegen Ehrverletzung gar zum Duell, das aber nicht stattfand. Paulcke ging es auch um die Breitenentwicklung. Er verfaßte ein Flugblatt zur Selbsterstellung von Ski, organisierte den Militärskilaf und 1900 die erste deutsche Skimeisterschaft mit einem 25-Kilometer-Lauf Belchen – Feldberg. Er war auch treibende Kraft zur Gründung eines Deutschen und Mitteleuropäischen Skiverbandes 1905 in München. Nachdem man den Norwegern die technischen Feinessen abgeschaut und übernommen hatte, wagte

man sich ins Hochgebirge. Der Wahlspruch der Schwarzwälder Alpin-Skiläufer lautete: »Empor, Excelsior, vorwärts, höher!« Man mußte gegen die Ablehnung der Ski durch fast alle namhaften Alpinisten ankämpfen. »Im Hochgebirge völlig unbrauchbar«, sagten die konservativen Schneereifentreter. Paulcke schrieb: »Es galt, die Eigenart der alpinen mit der Skiausrüstung zu vereinigen. Da wir als Skiläufer anfangs noch mit weichen Elchschuhen liefen, mußten wir die genagelten Sandalen zum Anschnallen unter die Fellschuhe für Kletterei und Eisarbeit mitnehmen. Der Eispickel mit Lederschutzhülle für die Hände begleitete uns statt der Stöcke.«

Bei der ersten Skihochtour, sie sollte dem 3327 Meter hohen Oberalpstock in den Glarner Alpen gelten, wurden zusätzlich kanadische Schneeschuhe und Schneereifen mitgeschleppt. Am 4. Januar 1896 morgens sechs Uhr brach Paulcke mit Victor de Beauclair, Erwin Baur und Peter Steinweg von Amsteg auf. Ein Träger transportierte die große 18x24-Kamera bis zur Hinterbalmalm. Hier wurde kurz übernachtet, denn schon nach Mitternacht zogen die vier Freunde gipfelwärts weiter. Beauclair und Paulcke erreichten den höchsten Punkt, die beiden anderen kapitulierten vor den Gipfelfelsen. Paulcke schrieb: »Der erste Dreitausender war mit Skiern erobert!« Hier irrte er, denn Wilhelm von Arlt hatte schon am 3. Februar 1894 den Sonnblick (3106 m) mit Skibenützung erstiegen. Im Mai 1896 holte sich Paulcke weitere Skierfolge im Gotthardgebiet: Fibbia (2742 m) und Pizzo Lucendro (2959 m). In der Zeit vom 17. bis 23. Januar 1897 gelang Paulckes epochemachende Skidurchquerung der Berner Alpen vom Grimselpaß ins Rhonetal. Es begleiteten ihn Beauclair, Ehlert, Lohmüller und Mönnichs. Mit vierzigpfündigen Rucksäcken ging's zur ungastlichen Oberaarhütte, die abends erreicht wurde. Wegen des trüben Wetters verzichteten die Männer auf das Finsteraarhorn und fuhren über die Grünhornlücke zur Concordiahütte, die sie mit offener Türe und voll Schnee geweht antrafen. Am nächsten



*Wilhelm Paulcke 1936, als er schon ein berühmter Lawinenforscher war
Foto: Archiv Fritz Schmitt*



Die Berner Alpen waren für den Skipionier Wilhelm Paulcke beliebtestes Tourenziel; Finsterrhorn von der Grünlucke Foto: Ernst Baumann

Tag stand die Jungfrau auf dem Programm. Am Rottalsporn wurden die Ski zurückgelassen, in 3700 Meter Höhe zwang die Lawinengefahr zum Gipfelverzicht. Nach einer eiskalten Nacht in der Concordiahütte wurde die Abfahrt über den Aletschgletscher, den längsten Gletscher der Alpen, zu einer wirklichen Bewährungsprobe. Im unteren, zerklüfteten Teil fuhr man angeseilt. Von den Oberaletschhütten stiegen die fünf hungrigen und ausgefrorenen Skiläufer zum Hotel Belalp, in der Hoffnung, dort Menschen anzutreffen. Enttäuschung! Man beschloß, den Eispickel als Hausschlüssel zu verwenden. Und dann feierten die Freunde. Rotwein entnahmen sie einem Fäßchen. Er war so sauer, das sie ihn nur mit Saccharin genießen konnten. Als sie dem Hotelbesitzer den Einbruch beichteten, erfuhren sie, daß sie Essig getrunken hatten (s. auch BM 2/82, S. 14).

»Excelsior, höher!« hieß immer noch die Losung. Im Januar 1898 hatten es Paulcke und Robert Helbling auf einen Viertausender, den Monte Rosa, abgesehen. Sie kamen auf Ski bis 4200 Meter, zum Beginn des Felsgrates. Hier wurde

Helbling, Eroberer des Ushba-Südgipfels und Alleinbesteiger des Aconcagua, bergkrank. Im März des gleichen Jahres erreichten Oskar Schuster und der Führer Moser den Gipfel der Dufourspitze.

Als Alpinist stand Paulcke engagiert im Lager der Führerlosen. Nach der Schulung am Battert kam er 1897 erstmals in die Dolomiten. Erste Gipfel: Dreischusterspitze, Zwölfer, Kleine Zinne, Fünffingerspitze mit Schmittkamin. Allein kletterte er auf den Litzner in der Silvretta. Es folgten Neutouren: Litzner-Südwand und Verstanklahorn-Nordwand.

Nach Ludwig Purtschellers Tod übernahm Paulcke die Bearbeitung von Emil Zsigmondys Standardwerk »Die Gefahren der Alpen«. Später schrieb er selber ein »Gefahrenbuch für Bergsteiger und Skiläufer«. Mit einer Schweizerin verheiratet, wurde er 1905 als Professor für Geologie und Mineralogie an die Technische Hochschule Karlsruhe berufen.

Im Ersten Weltkrieg war Wilhelm Paulcke wieder Skisoldat, erlitt in den Vogesen eine Verwundung, war als Offizier und Ausbilder in den Dolomiten und Karpaten und wurde in die Türkei abgestellt. In

kurzester Zeit mußten unter seiner Leitung 1200 Paar Ski hergestellt werden. In Kleinasien bot sich ein verschneiter Dreitausender, der Teiran Dagh, zur Hochgebirgsausbildung der Türken an. Mit einem Hüft- und Nierenschaden kehrte Paulcke als Major a. D. nach dem Krieg wieder auf seinen Lehrstuhl in Karlsruhe zurück. Aus dem Skiläufer war ein Skihumpler geworden. Trotzdem widmete er sich immer intensiver der Schnee- und Lawinenforschung. Die Kollegen sagten: »Der Paulcke hat den Schneefimmel.« Auf dem Jungfrauojoch fand er schließlich das idealste Naturlaboratorium. Willo Welzenbach war einer seiner Schüler und wurde der erste »Schnee- und Lawinendoktor«. Wilhelm Paulcke konnte von sich sagen: »Über ein halbes Jahrhundert lang war mein Dasein auf das engste mit den Bergen verbunden, als Bergsteiger, Skiläufer, Geologe, Maler und Soldat.« Er starb am 5. Oktober 1949 im Karlsruher Krankenhaus. Bei einem Sturz von einer Leiter in seiner Bibliothek hatte er Knochenbrüche erlitten. Ein kleiner Sturz also war dem 76jährigen zum Verhängnis geworden. Ein Bergsteigertod?

Gipfelkreuze

Sicher ist es allen Bergsteigern aufgefallen, daß die Gipfel längst nicht mehr für die Zahl der Kreuze ausreichen; so gibt es Gipfel mit zwei, ja gar drei Kreuzen oder oft, wie in Italien, noch mit einer Reihe Madonnenstatuen (nun ja, die andere Seite hat eben ein paar bronzene oder gipsene Leninbüsten auf ihren hehren Höh'n). Daß bei dieser sakralen Schwemme viel Kitsch dabei ist, wissen wir; wir wissen auch, daß selbst die gottesfürchtigsten Bergsteiger gern auf Kreuze klettern, um so zu zeigen, was sie davon halten (wie Peter Habeler, der auf jedes Kreuz steigt, wenn es ihm nicht allzu einsturzfährdet erscheint). Ein neues und zudem recht geschmackvolles Kreuz wurde nun zu Ehren der verunglückten Bergrettungsmänner auf dem Nixriedl (2560 m, Berchtesgadener Alpen, Hochköniggruppe) aufgestellt und eingeweiht.



Das neue Kreuz auf dem Nixriedl
Foto: Archiv

DSV und Naturschutz

Mit dem DSV (Deutscher Skiverband), gewöhnlich als Interessenvertretung des Pisten- und Rennskilaufs in Erscheinung tretend, meldet sich nun endlich eine Organisation zu Wort, die bisher mehr im Lager der Erschließler stand. Offenbar hat der Druck der öffentlichen Meinung bewirkt, daß man sich rund um Landwirtschaftsminister Ertl Gedanken zu einem Thema machte, das bislang der »anderen Seite« vorbehalten war. Allerdings ist die vorliegende Stellungnahme noch lange kein »Grundsatzprogramm zum Schutz des Alpenraums«, der natürlichen »Sportarena« der Skisportler; streckenweise erscheint es wie so manche Äußerung zum ähnlich kontroversen Thema

»Landwirtschaft und Umweltschutz«. Doch hier einige wichtige Punkte: Der DSV will sich in Zukunft nicht mehr für den Neubau von Pistenski gebieten einsetzen (können wir's glauben angesichts der Bemühungen um die Olympiade?); er orientiert sich auf den Ausbau bestehender Gebiete unter größtmöglichem Schutz der Natur. Weiterhin sollen künftig keine Überkapazitäten geschaffen werden, denen dann wieder die Natur, sprich das Gelände, angepaßt werden muß, sondern Pisten und Loipen sollen von den natürlichen Gegebenheiten ausgehen und diese berücksichtigen. Der DSV fordert auch, mit Loipen und Pisten bescheidener zu sein: nicht jeder Ort brauche achtspurige Loipen und zahlreiche Parallellifte.

Als Organisation von Millionen Skifahrern hat der DSV ein enormes Gewicht und eine große moralische Verpflichtung – hoffen wir, daß er sie erfüllt und ein aktiver Partner für einen besseren Schutz unserer Umwelt wird.

Das Loisachtal schlägt hohe Wellen

»Hier will man uns höchstblich das Wasser abgraben und uns dann zum Ausgleich dafür eine Autobahn vor die Tür setzen. So oder ähnlich lassen sich die Äußerungen der Gegner des Wasserprojekts der Stadt München und des geplanten Autobahnbaues von Eschenlohe nach Garmisch-Partenkirchen beschreiben. Viele Werdenfenser sehen in diesen beiden Großvorhaben eine ernste Bedrohung ihrer Heimat und fordern deswegen den Verzicht auf das Wasserprojekt und eine vernünftige Planung bei der sicherlich notwendigen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Loisachtal.

Eine ähnliche Haltung wird auch in der Informationsschrift »Das bedrohte Loisachtal« deutlich, die im Juni 1982 vom Deutschen Alpenverein, dem Bund Naturschutz und dem Landesbund für Vogelschutz herausgegeben wurde. Diese Informationsschrift beläßt es allerdings nicht nur bei einer Kritik der bestehenden Planungen. Bezüglich des Autobahnbaues wird sogar eine wesentlich umweltschonendere Trassenführung vorgeschlagen und außerdem ein anderer Ausbaustandard gefordert, nämlich eine vierspurige Erweiterung der bestehenden Bundesstraße B2.

Nach dem bisherigen Stand der Planungen würde die Autobahn zwischen Eschenlohe und Garmisch-Partenkirchen fast durchwegs auf einem bis zu sieben Meter hohen Damm verlaufen und auf

insgesamt fünf Brücken die Loisach überqueren. Man kann sich unschwer vorstellen, welche Wunden so eine herausgehobene Bauweise in die Landschaft reißen würde, ganz abgesehen davon, daß durch diese Streckenführung viele reizvolle Landschaftsteile und eine große Zahl erhaltenswerter Biotope unwiederbringlich verlorengehen würden. In der Informationsschrift wird deswegen auch ein Verzicht auf die Autobahn und statt dessen der kreuzungsfreie Ausbau der bereits bestehenden Bundesstraße gefordert. Neben einigen landschaftschonenden Teillösungen (Ortsumfahrung Oberau, Tunnelführung an Wank und Kramer) besticht dabei vor allem der Trassenvorschlag für die problematische Ortsumgehung der Gemeinde Farchant. Statt einer Umfahrungsstraße, die auch im Bereich von Farchant das Tal weithin sichtbar zerschneiden, den Ort aber eng umschließen würde, gibt man einer wesentlich eleganteren Lösung, nämlich der Untertunnelung Farchants, den Vorrang. Als billigste und bautechnisch gleichzeitig einfachste Lösung für dieses Vorhaben bietet sich eine Tunnelführung unter der eingleisigen Bahnlinie an, bei der kein Gebäude unterfahren oder gar abgerissen werden müßte.

Der Verzicht auf die Autobahn würde es außerdem ermöglichen, zuerst die im Bereich von Garmisch-Partenkirchen und Farchant notwendigen Teillösungen zu realisieren, bevor man die Schnellstraße vom jetzt bestehenden Ende der Autobahn bis nach Garmisch-Partenkirchen weiterführt. Denn unerträglich wäre es, eine vierspurige Autobahn oder Bundesstraße in das verstopfte Straßennetz von Garmisch-Partenkirchen einmünden zu lassen, das Verkehrschaos wäre vorprogrammiert.

Aufgrund dieser Überlegungen wird in der Informationsschrift ein Ausbau der Bundesstraße in folgenden Stufen vorgesehen:

1. Untertunnelung von Farchant. Dabei wäre vorerst auch eine zweispurige Streckenführung ausreichend, da in einem Tunnel der Verkehr nicht durch Ampelanlagen oder durch langsam fahrende landwirtschaftliche Fahrzeuge behindert würde.

2. Bau der Umgehungsstraßen von Garmisch-Partenkirchen (Wank- und Kramer tunnel).

3. Bau der Ortsumfahrung von Oberau. Erst wenn diese Engstellen beseitigt und damit auch die dringendsten Probleme des Loisachtales gelöst sind, kann die B2 bis Garmisch-Partenkirchen vierspurig weitergeführt werden.

-rö-