Unsere schöne Heimat – Geburtsland der Seilaufzüge

Im Kreis Lienz 800 Seilaufzüge mit Wasser-, Tier- und Motorenkraft

Über tausend Neuanträge - Ausbau für Personenbeförderung vorgesehen

Der Kreis Lienz, im südlichsten Reichsgau Kärnten, ist der ausgesprochene Hochgebirgskreis des Großdeutschen Reiches. Hier lebt ein überaus wertvolles und bodenständiges Bergbauerntum, das seit Jahrhunderten und im steten Kampfe als Grenzland den kargen Ackerboden bestellt und hauptsächlich Viehzucht betreibt. Der Kreis Lienz zählt zu den Kinderreichsten des Reiches und treiben 16 und 18 Kinder hier keine Seltenheit sind, fehlt es den Bauern immerfort an Arbeitskräften, weil das arme Bergland den Ueberschuß seiner Menschen zur Abwanderung zwang. Die unendliche Schwierigkeit der Bodenbeteilung des Berglandes und die dem Bergbauern angeborene Kampfkraft haben dazu geführt, daß findige Köpfe nach Erleichterung des bäuerlichen Schaffens suchten.

Das 1400 Meter hochgelegene Villgratental zählt zu den ärmsten und einsamsten Tälern Osttirols. Hart und schwer ist hier die Arbeit des Bauern. Wie man es jahrhundertelang getan, so trägt man auch jetzt noch die bei unterem Ackerstuchen an den oberen Rand des Ackers. Früher benutzte man einen dreirädrigen Erdkarren, der die Arbeit erleichterte. Später wurde der Erdkarren an einem Ueberseil festgebunden und durch Zugtiere oder Menschen hochgezogen. Schließlich legte man den Ueberseilen an eine Holzrolle, um mit dem Schwergewicht des menschlichen Körpers im Rücken liegend, den Erdkarren bergauf laufend nach oben zu ziehen. Das war der Ursprung des Seilaufzuges. Um die Jahrhundertwende kam ein Villgratener Bauer auf den Gedanken, seine über dem Bach liegende Wiese zu düngen. Er baute sich ein primitives Drahtseil, an dem er seinen Dung rasch und mühelos an das jenseitige Bachufer bringen konnte. Das war der erste Seilaufzug, ein Bauer hatte ihn erfunden und er ahnte noch nicht, daß er im Grunde genommen eine bahnbrechende Erfindung gemacht hatte.

Dieses Vorbild gab anderen Bauern in der Gegend Anlaß, nun ebenfalls durch eine solche Einrichtung wirtschaftliche Arbeitserleichterung zu erzielen. So entstanden Einzelaufzüge und schließlich auch Gemeinschaftsaufzüge, die mit Zugtieren, Wasserkraft und später auch maschinell betrieben wurden. Der Zusammenbruch im Jahre

Bild oben: Holzbetrieb-Gerung mittels Seilbahn
Bild unten: Der Erdkarren wird hochgewunden

1918 brachte eine schwunghafte Aufwärtsentwicklung, da von den militärischen Transportanlagen im Karnischen Kamm große Mengen Seilbahnmaterialien zurückstürzten und von den Bauern „demobilisiert" wurden. Auf Betreiben von Baurat A. Meberer, vor allem aber durch freie Förderung und Befürwortung von Dipl.-Ing. Baurat Konrad Rimpfer, wurden staatliche Stellen für den regulären und fachgemäßen Bau von Seilaufzügen interessiert und schließlich konnte auch eine 90prozentige Beyschußung erreicht werden. Zunächst wurde eine große Anzahl kleiner Aufzüge erstellt, die in ihrer primitiven Art zur Düngerlieferung auf hochgelegene Felder und Wiesen ausreichten. Diese ersten Düngeraufzüge hatten ein Drahtseil als Laufbahn und ein schwaches Zugseil, das meist um eine Rolle gewickelt, von Menschen oder Zugtieren mittels Göpel betrieben wurde. Bald fanden aber auch durch Elektromotoren, Verbrennungsmaschinen oder Wasserkraft betriebene Alfa-Bauwinden Eingang. Dort, wo Aufzüge nach der Straße angebracht waren, fanden sie zur Förderung von Baustoffen, Kunstdünger, Futtergetreide und Produkten aller Art Verwendung. Diese Förderungsweise ließ bald den allgemeinwichtigen Wert erkennen, durch den die über der Talsohle gelegenen Bergbauernhöfe und Fraktionen erschlossen werden sollten. Damit war der Bau von Ortschaftsaufzügen, beziehungsweise Gemeinschaftsaufzügen aktuell geworden.

Auf technischem Neuland haben nunmehr Planungen und Vermessungen begonnen, bis die großen Seilaufzüge in ihrer heutigen Form erstellt werden konnten. Die Entwicklung ging aber weiter und machte die Herstellung von Heuriesen erforderlich, durch deren Anwendung in vielen Fällen das lebensgefährliche Hausschlitten im Winter erübrigt wird. In ein neues Stadium trat das landwirtschaftliche Aufzugswesen, als man mit Hilfe von Motor und über Rollen gelegte Drahtseile das Ackern erstmals versuchte, was ohneweiters gelang.

Im Verwaltungsbezirk der Agrarbehörde Lienz, zu dem auch das obere Möllital zählt, wurden bis zum Ausbruch des Krieges etwas über 800 Seilaufzüge gezählt, die eine teilweise Länge bis zu 4000 Metern bei ganz erheblichen Höhenunterschieden aufzuweisen haben. Bei kleinen Transportaufzügen beträgt die Nutzlast 100 Kilogramm, während Düngeraufzüge 200 Kilogramm und Ortschaftsaufzüge für 250 und mehr Kilogramm zugelassen sind. Natürlich wurden die Aufzüge mit zehnfachem Gewicht geeicht. Im Kreisgebiet Lienz baute man leichte Enteseilaufzüge, Düngerseilaufzüge, Wirtschaftsaufzüge und Ortschaftsaufzüge. Die einfachen Aufzüge sind mit einem starken Drahtseil und einem schwächeren Zugseil ausgestattet. Moderne und stärkere Aufzüge dagegen haben ein doppeltes Tragseil und ein geschlossenes Zugseil, das über die Antriebsrolle laufend, die Last hinaufbefördert. Das Tragseil ist am unteren und oberen Ende stark verankert.

Links oben: Das Lastrad wird montiert. Oben rechts: Ein Stützbock. Unten links: Die Spannvorrichtung des Tragseils. Unten rechts: Verankerung der Seilwinden.
Sämtliche Bilder dieser Serie Dipl. Ing. Rossmann Klischee: MS-Werbeverlag, Klagenfurt

mit Spanngewichten versehen und durch Gummiplatten von der Erde isoliert, da es gleichzeitig als Seilbahnleiter zur Verständigung von unten nach oben und umgekehrt dienen muß.

Gegenwärtig werden nur die dringlichsten Aufzüge neu erstellt. Gleich nach dem Kriege werden aber ganz gewaltige Planungen verwirklicht, liegen doch jetzt schon weit über tausend Gesuche auf Erstellung von neuen Seilaufzügen vor. Es ist daran gedacht, auch dem Kriege die größeren Ortschaftsaufzüge so auszubauen, daß sie auch der Personenbeförderung dienlich sein können, was die Bergbauern sicher sehr begrüßen werden.

Zu sich ist jeder Personenverkehr auf den gegenwärtig im Betrieb befindlichen Seilaufzügen verboten. Es gibt aber genug Fälle, wo sich der Seilaufzug als die einzige Möglichkeit einer schnellen Hilfeleistung erweist. Dies trifft besonders bei den schwerten und verantwortungsvollen Beruf des Landarztes zu. Er hat mehrere Berggemeinden zu betreuen, die er in den meisten Fällen mit dem Kraftwagen nicht erreichen kann. Wenn er nun plötzlich zur Geburtshilfe, zu einem Verunglückten oder anderen Kranken gerufen wird, bleibt in der Eile kein Ausweg, als den Seilaufzug zu benützen. Da jetzt sich dann der brave Landdoktor kurzerhand auf das Seilbrettchen und schon geht es hinauf in die luftige Höhe. Weit unten liegen Wälder und gähnende Talschluchten, teilweise 200 bis 300 Meter tief. Schwindelfrei muß man da sein und ganz erfüllt von seiner hohen Pflicht. Nun kann es aber vorkommen, daß bei irgend einem Kranken schnellste chirurgische Hilfe notwendig wird. Da kein anderer Weg vor-

Der Doktor kommt

handen und jede Verzögerung den Tod bringen könnte, bleibt nichts anderes übrig, als den Kranken in Decken einzupacken, um mit dem Arzt gemeinsam auf das Seilbrettchen zu sitzen und die Talfahrt anzutreten. Unumgänglich ist eine solche Patientenbeförderung, wenn der Schneesturm an die Berge legt, oder schneidende Winterkälte in den Tälern liegt.

Im Prägratental haben die Bauern eine eberwichige und völlig ungefährliche Seilbahn erstellt, mittels der bei hohem Schneefall die Kinder von Hinterbichl nach Prägraten in die Schule hin- und zurückbefördert werden.

Die Entwicklung der Seilaufzüge brachte auch eine völlige Neuordnung der bäuerlichen Wirtschaft mit sich. Der Viehzucht treibende Bergbauer mußte früher seinen Milchüberschuß ganz in der eigenen Wirtschaft verbrauchen. Mit der Erstellung von Seilaufzügen konnte die Milch schnell und mühelos zu Tal gefördert werden, wod dem Bergbauer eine laufende Barreinnahme sicherstellt. Ueber 1000 Liter Milch werden zur Sommerszeit pro Tag mittels Seilbahn zu Tale gebracht.

Die führenden Anlagen findet man im Ursprungsland der Seilaufzüge, im Villgratental. Einer der modernsten Aufzüge ist die Seilbahn, die von Talboden des Pustertales nach Afling hinaufführt. Sie ist über 1200 Meter lang, hat eine Geschwindigkeit von zwei Meter pro Sekunde und wird elektrisch betrieben, ist mit einem doppelten Tragseil und geschlossenen Zugseil ausgerüstet. Diese Seilbahn wurde 1936 mit einem Kostenaufwand von 60.000 Schilling erbaut und hat eine Jahresförderung von durchschnittlich 600.000 Kilo aufzuweisen. Eine 1928 erbaute Seilbahn führt von der Luckerhütte bei Kals, vier Kilometer lang, an der südlichen Gletscherwand des Großglockners hinauf und wird als Proviantförderbahn für die Hütewirtschaft Adlersruhe verwendet.

Zusammenfassend kann man wohl sagen, daß die Entwicklung der Seilbahnen in unserem ausgesprochenen Bauernkreis eine wesentliche Arbeitserleichterung und darüber hinaus eine Steigerung der wirtschaftlichen Rentabilität gebracht haben. Der weitere Ausbau wird der Gesamtwirtschaft und vor allem unseren Bergbauern zugute kommen.

Bruno Ewald Reiser.