



1926-06-11

## Die Raxseilbahn

Alice Schalek

Follow this and additional works at: [https://scholarsarchive.byu.edu/sophnf\\_essay](https://scholarsarchive.byu.edu/sophnf_essay)

 Part of the [German Literature Commons](#)

Digital Archive Source:

<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=nfp&datum=19260611&seite=1&zoom=33>

---

### BYU ScholarsArchive Citation

Schalek, Alice, "Die Raxseilbahn" (1926). *Essays*. 1120.

[https://scholarsarchive.byu.edu/sophnf\\_essay/1120](https://scholarsarchive.byu.edu/sophnf_essay/1120)

This Article is brought to you for free and open access by the Nonfiction at BYU ScholarsArchive. It has been accepted for inclusion in Essays by an authorized administrator of BYU ScholarsArchive. For more information, please contact [scholarsarchive@byu.edu](mailto:scholarsarchive@byu.edu), [ellen\\_amatangelo@byu.edu](mailto:ellen_amatangelo@byu.edu).

## **Die Raxseilbahn**

Von **Alice Schalek**.

Seit vorgestern kann man in elf Minuten mit einer Schwebebahn auf das Raxplateau hinauffahren. Das ist ein Ereignis für Wien und ganz Österreich, vor allem aber für uns Bergsteiger, die wir bisher in der Rax unsere unbestrittene Domäne gesehen haben. Das bergfrohe Wien wird umlernen müssen. „Ich war gestern auf der Rax“ wird nicht mehr wie bisher heißen: „Ich habe eine Leistung vollbracht“. Jedermann wird es sagen können, der fünfundzwanzig Schilling daranwenden kann, auf 2000 Meter Höhe eine Tasse Tee zu trinken.

Mit einem heiteren, einem nassen Auge begrüßen wir die neue Bahn. Ein Wendepunkt ist sie in der Geschichte Wiens. Was war uns die Rax bis gestern? Keine Stadt der Welt war je zu einem Berg vor ihren Toren in einem ähnlich sentimental Verhältniß gestanden wie Wien zur Rax. Sie war uns eine körperliche und seelische Schule, sie war die Erzieherin zur Naturfreude, zum Wagemut, zum Ortssinn und zur Energie. Sie war Kletterschule und Skiterrain, und doch hing die Liebe zur Rax nicht nur mit dem Sport zusammen. Sie war eine Angelegenheit des Gemüts und des Herzens. Einmal im Leben ging jeder von uns auf den Hochschwab, auf den Wechsel. „Dort war ich schon,“ sagte man dann. Nie aber hat einer abgelehnt, auf die Rax zu gehen, weil er schon oben gewesen war. Im Gegenteil, je öfter man hinaufging, desto mehr zog sie einen an. Mit 15 Jahren fing man an, und mancher Siebzigjährige stieg ein halbes Jahrhundert hindurch alljährlich auf die Rax. Freilich wählte man, je älter man wurde, eine desto höhere „Nummer“. Die Nullersteige, die ganz halsbrecherischen, sind allerdings auch in der Jugend nur von den wenigsten bezwungen worden, die Rubrik für Abstürze in den Montagszeitungen schreckte die meisten ab. Kinder und Greise aber sind schon durch die zahme Teufelsbadstube geklettert, die mit Nummer 5 gewertet wird, und nur ganz bequeme Gäste schlendern über Nummer 7, den Schlangenweg, hinauf. Wer hat sich nicht schon im Nebel auf dem Plateau verirrt oder gegen den Sturm durchs Törl gekämpft? Sicherlich hing es mit dieser Schule auf der Rax zusammen, daß die Wiener Truppen im Weltkriege so heldenhaft bestanden. Und von dieser halb sentimental und halb kühnen Beziehung zur Rax stammt ein Teil der Wiener Wesensart.

Diese tiefe innere Leidenschaft für die Rax – mit einem Feuilleton über sie begann ich meinen Lebensweg bei der „Neuen Freien Presse“ – hängt mit ihrer ganz einzigartigen Form zusammen. Dieses hochgelegene Plateau mit bunter Hochalpenflora, mit wechselnden Aussichtspunkten, zahlreichen Hütten und ungezählten Aufstiegen, die sowohl in Technik wie in Natur gänzlich voneinander

verschieden sind, hat nicht seinesgleichen auf Erden. Die Schneebergbahn hat weder sentimentale Gedanken erweckt, noch Umwälzungen nach sich gezogen. Niemals ist sie wirklich populär geworden, nicht einmal die Kahlenbergbahn. Die Raxbahn aber wird wahrscheinlich binnen kurzem für Österreich eines der wichtigsten Güter bedeuten.

Ein Touristenverein hat gegen die Raxbahn protestiert. Im Auslande wird man das wahrscheinlich lächerlich finden, in Wien hat es jeder begriffen. Nun wir sie aber doch haben, sollten wir wenigstens die größtmöglichen Vorteile daraus ziehen. Wie sollten nicht wie der arme Mann unseren Tintoretto verkaufen, ohne seinen Wert zu kennen. Als man uns Südtirol und die böhmischen Bäder, die Adria und die polnischen Kohlen nahm, da trösteten sich die einen: „Wenigstens kann man uns die Rax nicht wegtragen.“ Doch da höhnten die anderen: „Von diesem Steinhaufen läßt sich aber nichts abbeißen.“ Nun, jetzt läßt sich's. Nur müssen wir das auch in die Wege leiten. Unsere wichtigste Aufgabe ist jetzt: Propaganda, Propaganda, Propaganda.... Kürzlich antwortete mir ein hier anwesender amerikanischer Journalist auf die Frage, ob er die Raxseilbahneröffnung mitmachen werde: „Was ist das, die Rax?“ Solches wäre anderwärts unmöglich. In jedem Hafen in den Vereinigten Staaten springen einem die Bilder des Grand Canyon entgegen. Sie schreien, heulen es einem ins Ohr, daß man hinaufgehen müsse – müsse – müsse.... In Neuseeland schmückt die Regierung jedes Wartehäuschen, jeden Friseurladen, jeden Obststand mit aufreizenden Photographien. Freilich arbeitet die ganze Bevölkerung mit. „Wie, Sie waren nicht beim Mount Cook? Aber Sie müssen – müssen hin. *You missed the best of the world.*“

Daß er das Schönste auf der Welt versäumte, schwebte er nicht zur Rax empor, müßten auch wir jedem Fremden ins Ohr brüllen. Und die Lockung geschickter Propaganda würde nicht wie oft anderwärts zur Enttäuschung führen. In jedem Hafen Europas müßte dem Landenden die Rax entgegenblicken, in den buntesten, grellsten, wie Fanfaren wirkenden Reklametafeln. So macht es wenigstens die übrige Welt. Unseren Behörden blieb ja ohnedies sonst nicht viel zu tun übrig, denn an dem Zustandekommen der Bahn haben sie herzlich wenig Verdienste, ja eigentlich ist die Geschichte ihrer Entstehung die des Kampfes gegen sie. Sie ist wert, verzeichnet zu werden, so wie sie mir Herr Luis Zuegg auf der Terrasse des neuen Rax-Restaurants inmitten hunderter fröhlicher Festgäste voll leidenschaftlicher Beredsamkeit darstellt.

Die Idee stammt aus dem Kriege, dem ja die Wissenschaft manche wertvolle Anregung verdankt. Die Art dieser Anregung hängt mit dem Wesen des Krieges zusammen: aus der Nichtachtung des Menschenlebens ergaben sich Erfahrungen, die zimperlichere Zeiten nicht zuließen. Sollten Soldaten

und Material rasch auf die Berge an der Front befördert werden, so trat die Frage der Sicherheit, die bei Friedensbahnen die ärgste Hemmung bildete, völlig in den Hintergrund. War es wesentlich, ob der Mann vor oder hinter dem Berge zugrundeging? Eine 500 Meter hohe Wand des Karn gab mit dem Talboden die Schenkel eines rechtwinkligen Dreiecks und ein oben und unten befestigtes schiefes Seil die Hypotenuse dazu. In einer offenen Kiste fuhr man hinauf. Bevor ich diese bestieg, fragte ich den Bedienungsmann: „Ist das denn nicht gefährlich?“ – „No ja,“ meinte der grinsend, „so auf halber Höhe fällt man halt gern herunter.“ Es war ein Scherz. Niemals ist jemand heruntergefallen, so fürchterlich die Bahn auch belastet war. Dem Ingenieur Zuegg hat die Not eine noch tollkühnere Anlage vorgeschrieben: von der Franzeshöhe zur Ferdinandshöhe zog er ein Seil mit einer Spannweite von 2300 Meter; durch die Lawinengefahr wurde er zu sehr hohen Anspannungsgraden gezwungen. Aber darin, daß diese unsäglich gemartete Anlage niemals versagte, fand er nun endlich den langersehnten Beweis für seine Jahre alte innere Überzeugung, daß sich die Seile desto weniger abnützen, je straffer gespannt sie sind. Der eine Beweis genügt wohl nicht, da gab ihm zum zweitenmal ein kriegsabnormer Zustand die bisher unerreichte Gelegenheit zur Erprobung. „In Meran, wo die österreichischen Behörden nichts mehr und die italienischen noch nichts dreinreden durften, baute ich die Bahn Meran-Hafling ohne Konzession und ohne Vorschriften, rein nach technischen Erwägungen.“

Leider kann ich nicht schildern, wie die Augen des Herrn Zuegg vor Vergnügen funkeln, da er diesen Satz ausspricht. In der Erinnerung kostet er nochmals diese seltene Seligkeit eines Erfinders aus.

„Wer hat diese Bahn gezahlt?“ – „Das hat der Herr Zuegg getan.“ – „Und woher hat der Herr Zuegg das Geld genommen?“ Da ich die von ihm gewählte Form der dritten Person auch in der Frage beibehalte, lacht er laut heraus. „Bankschulden, Privatschulden, Schulden überhaupt!“ Aber, was machte ihm das! Da er doch bauen durfte – „ohne Vorschriften, nach rein technischen Erwägungen.“

Eines Tages besichtigte die Firma Bleichert aus Deutschland diese neue Bahn, die keine behördliche Vorschrift hatte drosseln können, und baute dann nach dem neuen System eine Bahn von Garmisch nach Kreuzeck. Die deutschen Behörden zeigten sich bemerkenswert willig, die bisherigen Sicherheitsvorschriften über den Haufen zu werfen, wodurch diese Bahn wesentlich moderner werden konnte als die Raxseilbahn. Sie horchten hoch auf, als Herr Zuegg ihnen Erstaunliches erzählte: „Was Ihr bisher für Vorsicht hieltet, war Gefahr. Eure übertriebene Sicherheit stellte die wirkliche Sicherheit in Frage.“

Und Herr Zuegg enthüllte ihnen seine Entdeckung, daß die Seile desto leichter geknickt werden, je loser sie gehalten sind, und desto länger halten, je straffer man sie spannt. Das alte System war heimtückisch, da die innere Abnutzung unbekannt war. Bei dem neuen System sieht man jede Schädigung, während das innere Seil „jungfräulich“ bleibt. Durch das Strammhalten bewegen sich die inneren Teile nie. Und Herr Zuegg steckte die Knöchel der beiden Hände ineinander und schob sie hin und her. „So nützt es sich ab“, sagte er; dann bewegte er die Hände hin und her, ohne die Knöchel aneinanderzureiben. „Und so bleibt es heil.“

Ungeheuer einfach sieht das aus. Dennoch steckte die Firma Bleichert hunderttausend Mark in Probeversuche und ließ in Leipzig in zwei Wochen das Seil so stark abnutzen wie in hundert Jahren des Gebrauches. Unversehrt hielt es. Man verringerte seinen Umfang und dennoch hielt es. Auf diese Weise kam man darauf, daß man so schwere Seile wie früher gar nicht brauche, wodurch die Anlage unverhältnismäßig leichter und billiger wird. Die stärkere Seilspannung schont aber nicht nur das Seil, sondern ermöglicht auch eine schlankere, gestrecktere Laufbahn und überwindet Schwierigkeiten des Terrains, die den kleinen Spannungen Halt gebieten. In diesem interessanten Fall steigert sich die Sicherheit mit der Billigkeit, ein Zusammenhang, der freilich das Mißtrauen von Behörden zu erwecken geeignet ist. Die italienische Regierung löste diese Problem in großzügiger Weise durch Probeversuche in Turin, die sie sich eine Viertelmillion Lire kosten ließ. Die Versuche in Leipzig und Turin ergaben nun den sensationellen Beweis dafür, daß die Biegeberechnungsweise nach den bisher üblichen Formeln falsch sei. Auch die bedeutendsten deutschen Fachleute, die Professoren Woernle, Benoit, Amman, stellten fest, daß auf dem Wege zur modernen Theorie der Seilbeanspruchung erst „der ganze alte Schutt weggeräumt werden müsse“. Und in richtiger Erkenntnis der Behördenpsychologie beschlossen sie, die technische Literatur mit diesen modernen Umwälzungen zu erfüllen, da sie nur über diesen Umweg autoritativ in die Praxis eindringen könnten. Durch solche Veröffentlichungen fühlt sich nämlich der behördliche Funktionär gedeckt, während er sonst auf den alten sinnwidrigen Verfügungen beharren muß, bloß weil es noch keine neuen Vorschriften gibt.

Jahrelang galt es als ausgemacht, daß man durch die Schlucht von Bozen nach Karersee keine Autostraße führen könne. Und im Kriege ging es doch. Aus meinem damaligen Bericht darüber strich mir die Zensur den Passus weg, daß russische Kriegsgefangene diese Straße gebaut hätten und daß voraussichtlich österreichische Kriegsgefangene in Rußland dort bisher undurchführbar gewesene Straßen bauen würden. Auch hier war eben „ohne Vorschriften“ gebaut worden.

Woher die Vorschriften über Seilbahnen stammen?

Als man die Bahn nach St. Vigil baute, schickte man Studienkommissionen in die Schweiz, die ganz veraltete Ansichten von Standseilbahnen mitbrachten, mit denen man die Vigilbahn technisch und wirtschaftlich erschlug, denn eine Anlage mit „weichgespannten“ Seilen läßt sich nicht mehr ändern. Und wie Herr Zuegg nun hinzufügt, daß eine Bahn je gefährlicher wird, je „weicher“ ihre Seile hängen, gruselt es mich noch in der Erinnerung an die Schwebebahn, die von Rio de Janeiro 300 Meter über dem Meere zum berühmten Zuckerhut führt und bei der die Seile wie Kinderspringschnüre hängen. Übrigens hat die Raxseilbahn vor jener Bahn auch noch den Vorteil voraus, daß sie niemals höher als 30 Meter über die Erde steigt und das Gefühl des Gruselns nicht aufkommen läßt.

An der Vigilbahn war die Konstruktion durch die Furcht so sehr verteuert worden, daß sie sich nicht rentierte; bei 16 Personen schleppte man 23 Zentner Leergewicht mit, bei der Kohlernbahn 34, während die Raxseilbahn bei 26 Personen nur 11 Zentner zu tragen hat, was geradezu einen revolutionären Schritt bedeutet. Auch verminderte man durch unzählige Studien und Verwendung höchstwertiger Spezialmaterialien das Gewicht des Fahrzeuges für jede beförderte Person auf die unglaublich geringe Quote von 41 Kilogramm.

„In Anbetracht der geradezu diametral entgegengesetzten neuen Ideen ist man allerdings“, meint Herr Zuegg mit einer Verbeugung in die Gegend der Raxterrasse, wo die zur Festfeier heraufgekommenen Herren der Regierung stehen, „auch hier ziemlich weit entgegengekommen, aber immerhin hat die österreichische Behörde auch diesmal nicht verabsäumt, ein wenig zu hindern. Und so hat die Sorge um die vorgetäuschte Sicherheit die wirkliche Sicherheit nicht ganz gewährleisten lassen.“

Natürlich sind die Gründe zu dieser Klage in erster Linie wirtschaftlich; während in Garmisch die höhere Spannung des Seiles und außerdem die Zulassung einer Geschwindigkeit von fünf Meter die Bahn nicht nur modern, sondern auch erträgnisreich machten, durfte das Seil hier nicht so fest gespannt und die Geschwindigkeit nur bis zu dreieinhalb Meter gebracht werden, so daß statt hundertfünfzig Personen nur hundertfünfundzwanzig in der Stunde befördert werden können. Die Materialbahn freilich wurde auch hier so ziemlich „ohne Vorschriften“ errichtet und beförderte vierzig Millionen Kilogramm und zahllose Menschen ohne den geringsten Unfall. Die Hauptbahn wurde ebenfalls in Erwartung einer Steigerung erbaut, so daß sie bis zu viereinhalb Meter werden kann, wodurch die Fahrt von elf auf neun Minuten heruntergedrückt werden könnte. „Die Literatur wird unserer Erfindung nachkommen und sie durchdrücken. Gegen die Vigilbahn ist die Raxbahn auch in ihrem jetzigen Zustande ein ungeheurer Fortschritt; zum technischen Optimum, zur Steigerung der Leistung um 25 Prozent, brauchen wir aber die Volksstimme. Die Wissenschaft muß es vertreten, daß die Verbilligung mit

erhöhter Sicherheit Hand in Hand geht, und diese Verbilligung muß von der öffentlichen Meinung verlangt werden. Läßt man hier die Vernunft gewähren, dann ist die Erschließung des ganzen österreichischen Hochgebirges nur noch eine Frage der Kürzesten Zeit.“

Daß die Raxbahn nicht nur technische Widerstände gefunden hat, geht bald darauf aus einer tapferen Ansprache des erbgewesenen Pächters der Ottohauses, Herrn Kronich, hervor, der dem Bürgermeister Vorwürfe macht, weil die Gemeinde das Hotel auf der Rax verboten habe. „Ich bin ja nicht allein maßgebend,“ wendet der Bürgermeister ein. – „Ja,“ erwidert der schlagfertige Äpler, „einer schiebt's auf den andern.“

Der Bürgermeister hätte auch erwidern können, daß es wirklich lächerlich sei, ein Hotel auf der Rax zu erbauen, da ja mindestens zwanzig Hotels und fünfmal so viel Villen oben werden errichtet werden müssen.

Die Frage des Hotelbaues wird natürlich beim Festessen leidenschaftlich besprochen. Die Ärzte meinen, ein Tuberkulospital sei der sicherste Aufenthalt gegen Ansteckung an Tuberkulose; ebenso verursache ein Hotel mit hygienischen Einrichtungen bei fünfmal so viel Besuchern weniger Seuchen als eine wild über das Plateau verstreute Touristenmenge. Die Verfrachtung des Proviantes durch die Seilbahn werde ebenfalls gefahrloser sein als durch Pferde. Ja, einer der Festgäste behauptet sogar, daß die Anlage der Raxbahn das Trinkwasser der Stadt Wien gerettet habe. Ohne sie wäre alles beim alten geblieben und das Alte bedeutete in diesem Falle eine erstaunlich Vernachlässigung des Quellengebietes, während es jetzt in großzügiger Weise gesichert wird.

Kaum zwanzig Minuten gemächlichen Schlenderns auf – wie der Gebirgsbewohner sagt – „bereits ebenem“ Terrain erfordert der Besuch des Ottohauses. Nur um dem vertrauten alten Hause einen Gruß zu entbieten, sind wir in berggewohnter Gesellschaft hinübergewandert; gleich wollten wir wieder zurück sein, um mit der Seilschwebbahn nach Hirschwang hinunterzufahren. Aber siehe da! Die Rax, die alte, treue Rax nimmt uns eingefleischte Fußwanderer wieder in ihren Bann. „Wie wär's,“ meint einer von uns, „gingen wir hier hinunter! Sofort stimmen die anderen begeistert bei. Entzückend war's, in dem weißen Wägelchen leicht in die Höhe zu schweben und das neue, großartige technische Wunder zu bestaunen – aber hundertmal herrlicher ist es, wie einst zu Fuß dahinzuwandern und die Rax, die liebe Rax in ihren Felswänden zu durchklettern. Welch vielgestaltige Kombination für einen einzigen Tag!

Und, da wir jetzt hinuntermarschieren, fühlen wir mit jubelnder Herzensfreude, daß uns die Bahn nicht nur nichts von unserem angestammten Frohgenuß genommen, sondern ihn vielfach bereichert hat und ihn tausendfältige neu gestaltet.

Seit vorgestern kann man in elf Minuten mit einer Schwebebahn auf das Karplateau hinauffahren. Das ist ein Ereignis für Wien und ganz Oesterreich, vor allem aber für uns Bergsteiger, die wir bisher in der Karz unsere unbestrittenen Domäne gesehen haben. Das bergstrome Wien wird umlernen müssen. „Ich war gestern auf der Karz“ wird nicht mehr wie bisher heißen: „Ich habe eine Leistung vollbracht“. Jedermann wird es sagen können, der fünfundsanzig Schilling daranwenden kann, auf 2000 Meter Höhe eine Tasse Tee zu trinken.

Mit einem heiteren, einem nassen Auge begrüßen wir die neue Bahn. Ein Wendepunkt ist sie in der Geschichte Wiens. Was war uns die Karz bis gestern? Keine Stadt der Welt war je zu einem Berg vor ihren Toren in einem ähnlich sentimentalen Verhältnis gestanden wie Wien zur Karz. Sie war uns eine Körperliche und seelische Schule, sie war die Erzieherin zur Naturfreude, zum Wagemut, zum Ortsinn und zur Energie. Sie war Klettererschule und Skiterrain, und doch hing die Liebe zur Karz nicht nur mit dem Sport zusammen. Sie war eine Angelegenheit des Gemüts und des Herzens. Einmal im Leben ging jeder von uns auf den Hochschwab, auf den Wechsel. „Dort war ich schon“, sagte man dann. Nie aber hat einer abgelehnt, auf die Karz zu gehen, weil er schon oben gewesen war. Im Gegenteil, je öfter man hinaufging, desto mehr zog sie einen an. Mit 15 Jahren fing man an, und mancher Siebzigjährige stieg ein halbes Jahrhundert hindurch alljährlich auf die Karz. Freilich wählte man, je älter man wurde, eine desto höhere „Nummer“. Die Müllersteige, die ganz halbschneidrischen, sind allerdings auch in der Jugend nur von den wenigsten bezwungen worden, die Rubrik für Abstürze in den Montagszeitungen schreckte die meisten ab. Kinder und Greise aber sind schon durch die zahme Teufelsnabstube geklettert, die mit Nummer 5 gewertet wird, und nur ganz bequeme Gäste schlendern über Nummer 7, den Schlangenweg, hinauf. Wer hat sich nicht schon im Nebel auf dem Plateau verirrt oder gegen den Sturm durchs Lörl gekämpft? Sicherlich hing es mit dieser Schule auf der Karz zusammen, daß die Wiener Truppen im Weltkrieg so heldenhaft bestanden. Und von dieser halb sentimentalen und halb kühnen Beziehung zur Karz stammt ein Teil der Wiener Wesensart.

Diese tiefe innere Leidenschaft für die Karz — mit einem Feuilleton über sie begann ich meinen Lebensweg bei der „Neuen Freien Presse“ — hängt mit ihrer ganz einzigartigen Form zusammen. Dieses hochgelegene Plateau mit buntester Hochalpenflora, mit wechselnden Aussichtspunkten, zahlreichen Hütten und ungezählten Aufstiegen, die sowohl in Technik wie in Natur gänzlich voneinander verschieden sind, hat nicht seinesgleichen auf Erden. Die Schneebergbahn hat weder sentimentale Gedanken erweckt, noch Umwälzungen nach sich gezogen. Niemals ist sie wirklich populär geworden, nicht einmal die Kahlenbergbahn. Die Karzbahn aber wird wahrscheinlich binnen kurzem für Oesterreich eines der wichtigsten Güter bedeuten.

Ein Touristenverein hat gegen die Karzbahn protestiert. Im Auslande wird man das wahrscheinlich lächerlich finden, in Wien hat es jeder begriffen. Nun wir sie aber doch haben, sollten wir wenigstens die größtmöglichen Vorteile daraus ziehen. Wie sollten nicht die arme Mann unserer Tintoretto verkaufen, ohne seinen Wert zu kennen. Als man uns Südtirol und die böhmischen Bäder, die Adria und die polnischen Kohlen nahm, da trösteten sich die einen: „Wenigstens kann man uns die Karz nicht wegtragen.“ Doch da höhnten die anderen: „Von diesem Steinhaufen läßt sich aber nichts abbeißen.“ Nun, jetzt läßt sich's. Nur müssen wir das auch in die Wege leiten. Unsere wichtigste Aufgabe ist jetzt: Propaganda, Propaganda, Propaganda. . . Kürzlich antwortete mir ein hier anwesender amerikanischer Journalist auf die Frage, ob er die Karzbahnöffnung mitmachen werde: „Was ist das, die Karz?“ Solches wäre anderwärts unmöglich. In jedem Hafen in den Vereinigten Staaten springen einem die Bilder des Gran Canyon entgegen. Sie schreien, heulen es einem ins Ohr, daß man hinaufgehen müsse — müsse — müsse. . . In Neuseeland schmückt die Regierung jedes Wartehäuschen, jeden Friseurladen, jeden Obststand mit aufleuchtenden Photographien. Freilich arbeitet die ganze Bevölkerung mit. „Wie, Sie waren noch nicht beim Mount Cook? Aber Sie müssen — müssen hin. You missed the best of the world.“

Daß er das Schönste auf der Welt versäumte, schwebte er nicht zur Karz empor, müßten auch wir jedem Fremden ins Ohr brüllen. Und die Lockung geschickter Propaganda würde nicht wie oft anderwärts zur Enttäuschung führen. In jedem Hafen Europas müßte dem Landenden die Karz entgegenblicken, in den buntesten, grellsten, alle Fansaren wirkenden Reklametafeln. So macht es wenigstens die übrige Welt. Unseren Behörden blieb ja ohnedies sonst nicht viel zu tun übrig, denn an dem Zustandekommen der Bahn haben sie herzlich wenig Verdienste, ja eigentlich ist die Geschichte ihrer Entstehung die des Kampfes gegen sie.

Sie ist wert, verzeichnet zu werden, so wie sie mir Herr Luis Zuegg auf der Terrasse des neuen Karz-Restaurants inmitten hunderter fröhlicher Festgäste voll leidenschaftlicher Beredsamkeit darstellt.

Die Idee stammt aus dem Kriege, dem ja die Wissenschaft manche wertvolle Anregung verdankt. Die Art dieser Anregung hängt mit dem Wesen des Krieges zusammen: aus der Nichtachtung des Menschenlebens ergaben sich Erfahrungen, die zimmerlichere Zeiten nicht zuließen. Sollten Soldaten und Material rasch auf die Berge an der Front befördert werden, so trat die Frage der Sicherheit, die bei Friedensbahnen die ärgste Hemmung bildete, völlig in den Hintergrund. War es wesentlich, ob der Mann vor oder hinter dem Berge zugrundging? Eine 500 Meter hohe Wand des Fels gab mit dem Talboden die Schenkel eines rechtwinkligen Dreiecks und ein oben und unten befestigtes schiefes Seil die Hypotenuse dazu. In einer offenen Kiste fuhr man hinauf, die Bedienungsmann: „Ist das denn nicht gefährlich?“ — „No ja“, meinte der grinsend, „so auf halber Höhe fällt man halt gern herunter.“ Es war ein Scherz. Niemals ist jemand heruntergefallen, so fürchterlich die Bahn auch belastet war. Dem Ingenieur Zuegg hat die Not eine noch tollkühnere Anlage vorgeschrieben: von der Franzenshöhe zur Ferdinandshöhe zog er ein Seil mit einer Spannweite von 2300 Meter; durch die Lawinengefahr wurde er zu sehr hohen Anspannungsgraden gezwungen. Aber darin, daß diese unsäglich gemarterte Anlage niemals versagte, fand er nun endlich den lang-ersehnten Beweis für seine Jahre alte innere Ueberzeugung, daß sich die Seile desto weniger abnützen, je straffer gespannt sie sind. Der eine Beweis genügte wohl nicht, da gab ihm zum zweitenmal ein kriegsahnormer Zustand die bisher unerreichte Gelegenheit zur Erprobung. „In Meran, wo die österreichischen Behörden nichts mehr und die italienischen noch nichts dreinreden durften, baute ich die Bahn Meran-Hafsling ohne Konzession und ohne Vorschriften, rein nach technischen Erwägungen.“

Leider kann ich nicht schildern, wie die Augen des Herrn Zuegg vor Vergnügen funkeln, da er diesen Satz ausspricht. In der Erinnerung kostet er nochmals diese seltene Seligkeit eines Erfinders aus.

„Wer hat diese Bahn gezahlt?“ — „Das hat der Herr Zuegg getan.“ — „Und woher hat der Herr Zuegg das Geld genommen?“ Da ich die von ihm gewählte Form der dritten Person auch in der Frage beibehalte, lacht er laut

heraus. „Bankschulden, Privatschulden, Schulden überhaupt!“ Aber, was machte ihm das! Da er doch bauen durfte — „ohne Vorschriften, nach rein technischen Erwägungen.“

Eines Tages besichtigte die Firma Bleichert aus Deutschland diese neue Bahn, die keine behördliche Vorschrift hatte droffeln können, und baute dann nach dem neuen System eine Bahn von Garmisch nach Kreuzeda. Die deutschen Behörden zeigten sich bemerkenswert willig, die bisherigen Sicherheitsvorschriften über den Haufen zu werfen, wodurch diese Bahn wesentlich moderner werden konnte als die Karzeilbahn. Sie horchten hoch auf, als Herr Zuegg ihnen Erstaunliches erzählte: „Was Ihr bisher für Vorsicht hieltet, war Gefahr. Eure übertriebene Sicherheit stellte die wirkliche Sicherheit in Frage.“

Und Herr Zuegg enthüllte ihnen seine Entdeckung, daß die Seile desto leichter geknickt werden, je loser sie gehalten sind, und desto länger halten, je straffer man sie spannt. Das alte System war heimtückisch, da die innere Abnutzung unbekannt war. Bei dem neuen System sieht man jede Schädigung, während das innere Seil „jungfräulich“ bleibt. Durch das Strammhalten bewegen sich die inneren Teile nie. Und Herr Zuegg steckte die Knöchel der beiden Hände ineinander und schob sie hin und her. „So müht es sich ab“, sagte er; dann bewegte er die Hände hin und her, ohne die Knöchel aneinanderzureiben. „Und so bleibt es heil.“

Ungeheuer einfach sieht das aus. Dennoch steckte die Firma Bleichert hunderttausend Mark in Probeversuche und ließ in Leipzig in zwei Wochen das Seil so stark abnützen wie in hundert Jahren des Gebrauchs. Unverfehlt hielt es. Man verringerte seinen Umfang, und dennoch hielt es. Auf diese Weise kam man darauf, daß man so schwere Seile wie früher gar nicht brauche, wodurch die Anlage unverhältnismäßig leichter und billiger wird. Die stärkere Seilspannung schont aber nicht nur das Seil, sondern ermöglicht auch eine schlankere, gestrecktere Laufbahn und überwindet Schwierigkeiten des Terrains, die den kleinen Spannungen Halt gebieten. In diesem interessanten Fall steigert sich die Sicherheit mit der Billigkeit, ein Zusammenhang, der freilich das Mißtrauen von Behörden zu erwecken geeignet ist. Die italienische Regierung löste dieses Problem in großzügiger Weise durch Probeversuche in Turin, die sie sich eine Viertelmillion Lire kosten ließ. Die Versuche

in Leipzig und Turin ergaben nun sensationellen Beweis dafür, daß die Biegeberechnungsweise nach den bisher üblichen Formeln falsch sei. Auch die bedeutendsten deutschen Sachleute, die Professoren Woernle, Benoit, Amman, stellten fest, daß auf dem Wege zur modernen Theorie der Seilbeanspruchung erst „der ganze alte Schutt weggeräumt werden müsse“. Und in richtiger Erkenntnis der Behördenpsychologie ließen sie die technische Literatur der Behörden moderneren Umschlüssen zu eröffnen, da sie nur über diesen Umweg autoritativ in die Praxis eindringen könnten. Durch solche Veröffentlichungen fühlt sich nämlich der behördliche Funktionär gedeckt, während er sonst auf den alten sinnwidrigen Verfügungen beharren muß, bloß weil es noch keine neuen Vorschriften gibt.

Jahrelang galt es als ausgemacht, daß man durch die Schlucht von Bozen nach Karersee keine Autostraße führen könne. Und im Kriege ging es doch. Aus meinem damaligen Bericht darüber strich mir die Zensur den Passus weg, daß russische Kriegsgefangene diese Straße gebaut hätten und daß voraussichtlich österreichische Kriegsgefangene in Rußland dort bisher undurchführbar gewesene Straßen bauen würden. Auch hier war eben „ohne Vorschriften“ gebaut worden.

Woher die Vorschriften über Seilbahnen stammen?

Als man die Bahn nach St. Vigil baute, schickte man Studienkommissionen in die Schweiz, die ganz veraltete Ansichten von Standseilbahnen mitbrachten, mit denen man die Vigilbahn technisch und wirtschaftlich erschlug, denn eine Anlage mit „weichgespannten“ Seilen läßt sich nicht mehr ändern. Und wie Herr Zuegg nun hinzusetzt, daß eine Bahn je gefährlicher wird, je „weicher“ ihre Seile hängen, grüßelt es mich noch in der Erinnerung an die Schwebebahn, die von Rio de Janeiro 300 Meter über dem Meer zum berühmten Zuckerhut führt und bei der die Seile wie Kinderpringschnüre hängen. Uebrigens hat die Karzeilbahn vor jener Bahn auch noch den Vorteil voraus, daß sie niemals höher als 30 Meter über die Erde steigt und das Gefühl des Gruselns nicht aufkommen läßt.

An der Vigilbahn war die Konstruktion durch die Furcht so sehr verteuert worden, daß sie sich nicht rentierte; bei 16 Personen schleppte man 23 Zentner Leergeißel mit, bei der Kohlernbahn 34, während die Karzeilbahn bei 26 Personen nur 11 Zentner zu tragen hat, was geradezu einen revolutionären Schritt bedeutet. Auch verminderte man

durch unzählige Studien und Verwendung höchstwertiger Spezialmaterialien das Gewicht des Fahrzeuges für jede beförderte Person auf die unglaublich geringe Quote von 41 Kilogramm.

„In Anbetracht der geradezu diametral entgegengesetzten neuen Ideen ist man allerdings“, meint Herr Zuegg mit einer Verbeugung in die Gegend der Karterrasse, wo die zur Festfeier heraufgekommenen Herren der Regierung stehen, „auch hier ziemlich weit entgegengeritten, aber immerhin hat die österreichische Behörde auch diesmal nicht verabsäumt, ein wenig zu hindern. Und so hat die Sorge um die vorgetäuschte Sicherheit die wirkliche Sicherheit nicht ganz gewährleisten lassen.“

Natürlich sind die Gründe zu dieser Klage in erster Linie wirtschaftlich; während in Garmisch die höhere Spannung des Seiles und außerdem die Zulassung einer Geschwindigkeit von fünf Meter die Bahn nicht nur modern, sondern auch erträgnisreich machten, durfte das Seil hier nicht so fest gespannt und die Geschwindigkeit nur bis zu dreieinhalb Meter gebracht werden, so daß statt hundertfünfzig Personen nur hundertfünfundsanzig in der Stunde befördert werden können. Die Materialbahn freilich wurde auch hier so ziemlich „ohne Vorschriften“ errichtet und beförderte vierzig Millionen Kilogramm und zahllose Menschen ohne den geringsten Unfall. Die Hauptbahn wurde ebenfalls in Erwartung einer Steigerung erbaut, so daß sie bis zu viereinhalb Meter wird leisten können, wodurch die Fahrt von elf auf neun Minuten heruntergebracht werden könnte.

„Die Literatur wird unserer Erfindung nachkommen und sie durchdrücken. Gegen die Vigilbahn ist die Karzbahn auch in ihrem jetzigen Zustande ein ungeheurer Fortschritt; zum technischen Optimum, zur Steigerung der Leistung um 25 Prozent, brauchen wir aber die Volkstimme. Die Wissenschaft muß es vertreten, daß die Verbilligung mit erhöhter Sicherheit Hand in Hand geht, und diese Verbilligung muß von der öffentlichen Meinung verlangt werden. Läßt man hier die Vernunft gewähren, dann ist die Erschließung des ganzen österreichischen Hochgebirges nur noch eine Frage der kürzesten Zeit.“

Daß die Karzbahn nicht nur technische Widerstände gefunden hat, geht bald darauf aus einer tapferen Ansprache des erbessenen Wächters des Ottobausers, Herrn Kronich, hervor, der dem Bürgermeister Vorwürfe macht, weil die Gemeinde das Hotel auf der Karz verboten habe. „Ich bin ja nicht allein maßgebend“, wendet der Bürgermeister ein. — „Ja“, erwidert der schlagfertige Kelpfer, „einer schiebt's auf den anderen.“

Der Bürgermeister hätte auch erwidern können, daß es wirklich lächerlich sei, ein Hotel auf der Karz zu erbauen, da ja mindestens zwanzig Hotels und fünfmal so viel Willen oben werden errichtet werden müssen.

Die Frage des Hotelbaues wird natürlich beim Festessen leidenschaftlich besprochen. Die Aerzte meinen, ein Tuberkulosehospital sei der sicherste Aufenthalt gegen Ansteckung an Tuberkulose; ebenso verursache ein Hotel mit hygienischen Einrichtungen bei fünfmal so viel Besuchern weniger Seuchen als eine wild über das Plateau verstreute Touristenmenge. Die Verfrachtung des Proviantes durch die Seilbahn werde ebenfalls gefahrloser sein als durch Pferde. Ja, einer der Festgäste behauptete sogar, daß die Anlage der Karzbahn das Trinkwasser der Stadt Wien gerettet habe. Ohne sie wäre alles beim alten geblieben und das Alte bedeutete in diesem Falle eine erstaunliche Vernachlässigung des Quellengebietes, während es jetzt in großzügiger Weise gesichert wird.

Kann man zwanzig Minuten gemächlichen Schlenderns auf — wie der Gebirgsbewohner sagt — „bereits ebenem“ Terrain erfordert der Besuch des Ottobausers. Nur um dem vertrauten alten Hause einen Gruß zu entbieten, sind wir in berggenohnter Gesellschaft hinübergewandert, und gleich wollten wir wieder zurück sein, um mit der Seilschwebebahn nach Firschwang hinterzufahren. Aber siehe da! Die Karz, die alte, treue Karz nimmt uns eingeleistete Fußwanderer wieder in ihren Bann. „Wie wär's“, meint einer von uns, „gingen wir hier hinunter!“ Sofort stimmen die anderen begeistert bei. Entzückend wär's, in dem weißen Wägelchen leicht in die Höhe zu schweben und das neue, großartige technische Wunder zu bestaunen — aber hundertmal herrlicher ist es, wie einst zu Fuß dahinzuwandern und die Karz, die liebe Karz in ihren Felsmänden zu durchklettern. Welch vielgestaltige Kombination für einen einzigen Tag!

Und, da wir jetzt hinuntermarschieren, fühlen wir mit jubelnder Herzensfreude, daß uns die Bahn nicht nur nicht von unserem angestammten Frohgenuß genommen, sondern ihn vielfach bereichert hat und ihn tausendfältig neu gestaltet.