Ein Drahtseilakt am Boden

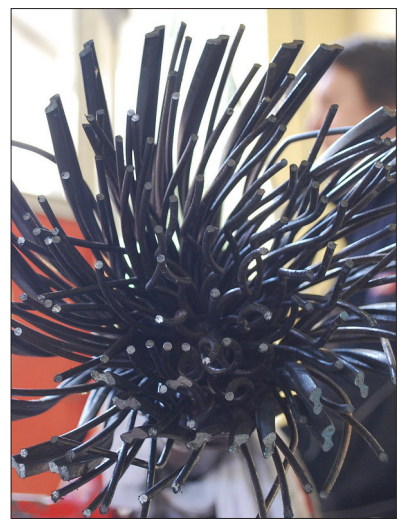
Seit gut 90 Jahren sind die **Tragseile der Predigtstuhlbahn** in Bad Reichenhall im Einsatz. Zur Sicherheit werden sie alle zwölf Jahre sechs Meter ins Tal gezogen. Wenn alles gut läuft, kann das noch die nächsten 50 Jahre so weitergehen.

Von Mareike Klappenbach

Bleilegierung: Alfred lässt flüssiges Metall in die Hülse laufen.

36 Tonnen schwer, knapp 90 Jahre alt, über 2300 Meter lang: ein Tragseil der Predigtstuhlbahn. Mit viel Aufwand wurde es sechs Meter ins Tal gezogen. – Fotos: Klappenbach (3), Predigtstuhlbahn (2)

Zwölf Jahre bombenfest: Walter, Chris, Hellei und Blocki (von links) kämpfen mit dem Gewinde der Hülse.



Wie ein Wischmopp: das auseinandergespreizte Seilende.

Die Kabine bleibt am Boden: Fünf Meter Seil baumeln herunter.

Da ist ordentlich Kraft gefragt. Ganze vier Männer beugen sich über die ölverschmierte Hülse im Maschinenraum. Blocki und Walter halten fest, Hellei und Chris stehen fast Kopf. Fast 30 Minuten dauert es, bis sich endlich etwas tut. Der Gewindebolzen beginnt sich zu lösen. Aber kein Wunder. Was zwölf Jahre lang bombenfest saß, lässt sich nicht einfach so drehen. Die Hülse ist das Verbindungsteil zwischen Trag- und Gewichtsseil der Predigtstuhlbahn in Bad Reichenhall. Sie stellt sicher, dass die „Grande Dame der Alpen“, wie sie liebevoll genannt wird, tagtäglich sicher und ohne Turbulenzen zwischen Tal- und Bergstation hin- und hergleitet. Oder vielmehr, dass das Seil, auf dem sie fährt, nicht plötzlich nachlässt und durchhängt.

An diesem Morgen aber muss die zuverlässige Kupplung nachgeben. Bei der ältesten Großkabinenbahn der Welt ist Revision angesagt und das fast 90 Jahre alte Tragseil wird aus Sicherheitsgründen „verzogen“.

Ein Schild in der Einfahrt zum Parkplatz weist schon darauf hin. Den ganzen Monat bringt die alte Dame keine Wanderer auf den 1614 Meter hohen Reichenhaller Hausberg. Noch bis Freitag, 29. April, dauert der Frühjahrscheck.

Zweimal im Jahr werden Technik, Kabinen und Seile genau unter die Lupe genommen. Aber nur etwa alle zwölf Jahre gibt es den sogenannten Seilverzug. Das bedeutet, dass das über 2300 Meter lange, rund 36 Tonnen schwere silberfarbene Tragseil auf den Zentimeter genau sechs Meter ins Tal befördert, von der Hülse abgeflext und wieder neu verankert wird.

Genau genommen sind es zwei Tragseile, für jede Kabine eines. Vergangene Woche schon hat das Expertenteam das Zugprogramm auf der anderen Seite routiniert abgespult. Jeder Griff sitzt, die Männer sind ein eingespieltes Team, alle per Du. Wo ölverschmierte Hände, Krafteinsatz, höchste Konzentration und Fachwissen eng miteinander verknüpft sind, ist ein förmliches „Sie“ falsch verstandene Distanz. Zwei Kabinen pendeln Jahr für Jahr zwischen Tal und Berg hin und her. Pro Seite sind drei Seile gespannt. Das oberste ist für den Bergungsfall – den es glücklicherweise in der fast 90-jährigen Bahn-Geschichte noch nie gegeben hat. Dort könnte im Fall der Fälle eine Rettungskabine eingespannt werden. Nummer zwei ist das dicke Tragseil, das fest auf den Stützen in sogenannten Tragseilschuhen liegt. „Wie die Gleise einer Eisenbahn“, erklärt Bahn-Pressesprecher Jörg Mader. Darauf fahren die Räder der zwei roten Kabinen. Das dritte Exemplar, das Zugseil, zieht die Gondeln wie ein Uhrwerk auf und ab. Das Zugseil wurde in den vergangenen Jahren schon häufiger ausgetauscht. Das Tragseil ist das Original von 1928.

Blocki und Co. haben endlich die Hülse „geknackt“. Nun geht es ans Saubermachen des überdimensionalen Gewindes. Mit Putzlumpen und Bremsenreiniger rücken Walter und Hellei dem ölverschmierten Teil zu Leibe, entfetten und polieren die Schraubvorrichtung. In der Luft vermischt sich der Geruch von Verdünner und Schmieröl.

Draußen im Ein- und Ausstiegsbereich der Kabine liegen schon fünf Meter des Tragseils, eingewickelt in alte Lumpen. Oben an der Balustrade surrt der Motor einer elektrischen Seilwinde. Alfred ist die Leiter hochgeklettert und überwacht die Zugtechnik. Zusammen mit Kollege Walter ist er aus der Nähe von Bozen angereist. Ein zweites Team ist oben in der Bergstation. Die Italiener sind echte Fachleute in Sachen Seilverzug und Bergbahnen. Per Funk und in schönstem Südtirolerisch fliegen die Kommandos hin und her. Oben am Gipfel lagern noch jeweils rund 25 Meter Reserve des Tragseils auf riesigen Kabeltrommeln, einbetoniert in einer Wand der Station. Alfred klärt mit dem Kollegen, wie viel und wann nachgegeben wird.

Eine Seilwinde hält die Spannung aufrecht

Die elektrische Winde sorgt dafür, dass das Seil ständig auf Spannung bleibt und nicht oben zwischen Bergstation und erster Stütze einfach ausbeult. „Wie viel hast du jetzt?“ „Sechs Meter und vier“, krächzt es aus dem Funkgerät. „Ok. Dann müssen wir vier Zentimeter mehr abschneiden.“

Die Absprache klappt, so locker der Ton, so professionell die Arbeit und so sicher die Handgriffe. Als „professionelle Lockerheit“ bezeichnet Predigtstuhl-Bahn-Geschäftsführer Andreas Hallweger die Atmosphäre. Und: „Die Männer sind sich jede Minute ihrer Verantwortung bewusst. Das ist schon respekteinflößend, wie routiniert hier gearbeitet wird.“ Auch Jörg Mader zeigt sich beeindruckt: „Wahnsinn, dass es auf einer Länge von über zwei Kilometern auf vier Zentimeter ankommt.“

Nur alle zwölf Jahre findet dieses Spektakel statt – zum ersten Mal, seit Unternehmer Max Aicher die Predigtstuhlbahn zusammen mit der Familie Posch aus Schneizlreuth vor gut vier Jahren gekauft hat. Warum das Seil gerade sechs Meter gezogen werden muss? Genau sechs Meter sind die Auflager der drei Bahn-Stützen lang. Damit nicht immer nur ein kleiner Teil belastet wird, ist in regelmäßigen Abständen ein Seilverzug notwendig.

Maschinist Blocki, mit offiziellem Namen Detlef Block, erklärt die Details. Er kennt sich aus, denn wenn gerade nicht Revision ist, sitzt er oben in der Bergstation und fährt die Bahn, gibt Gas, bremst. „Eigentlich steckt die Hauptader der Bahn fest in sogenannten Tragseilschuhen. Aber durch den jahreszeitlichen Wechsel, Hitze und Kälte, dehnt es sich aus und zieht sich zusammen. Auch beim Rüberfahren gleitet das Seil mit einem Spiel von einem Meter hin und her.“ Die beanspruchte Stelle in die freie Strecke verlegen, heißt es im Fachjargon.

Die Hülse, die sich vorhin so gesträubt hat, ist inzwischen auseinandergeschraubt, ein Teil auf dem Weg Richtung Annahütte in Hammerau. Dort gibt es das richtige Werkzeug, um das alte kegelförmige Endstück herauszupulen.

Hand in Hand arbeiten Alfred und Co. mit André und Leopold zusammen. André ist gelernter Seiler aus München, spezialisiert auf Stahlseile. Er setzt die Flex an und schneidet die fast 90 Jahre alte, ausgeklügelte Drahttechnik auseinander, bis die Funken sprühen. „Die Drahtbünde auf Maß gesetzt“, heißt das unter Experten. Drahtbünde deshalb, weil das Seil aus vielen verschiedenen Teilen besteht.

Dann kommt die schlechte Nachricht per Funk: Alfreds Kollegen sind 50 Zentimeter Seil zu viel durchgerutscht. Also die Flex-Prozedur noch einmal: Präzision ist ein Muss. „Ok. Schneiden wir auf 6,50 Meter. Jetzt schaust aber, dass die Klemmen zu sind und es auch hebt“, funkt Alfred Richtung Berg.

Als alles passt, muss André eine neue Endverbindung schaffen. Damit sitzt das Tragseil wieder fest in der Hülse. Dafür spreizt der Experte die Abschnittstelle wie einen Wischmopp auseinander. Eigentlich heißt das die „Drähte vereinzeln“, erklärt André. Zum Abschluss gießt dann Alfred die Bleilegierung in die Hülse, das flüssige Metall verklebt die einzelnen Drähte zu einer Kegelform. Der Vorteil so einer Verankerung: Je mehr gezogen wird, desto fester klemmt der Kegel dann in der Hülse.

Zum Abschluss – wenn das Seilende abgekühlt ist – werden die Hülsenteile wieder zusammengeschraubt. Und zur Endkontrolle kommen Experten von der Uni Stuttgart und lassen eine Art Röntgengerät die 2300 Meter rauf- und runterfahren.

Auf dass die alte Dame der Alpen auch in den nächsten Jahren Wanderer und Ausflügler sicher an rauen Felsen und grünen Tannenspitzen vorbeipendeln lässt.

ANZEIGE

Brille: Fielmann. Auch in Ihrer Nähe: **Bad Reichenhall,** Ludwigstraße 20; **Traunstein,** Maximilianstraße 17. **www.fielmann.com**