

GÜNTHER LUXBACHER

DRAHT WÄRTS

Anfänge der Luftseilbahn
auf die Raxalpe

GNT PUBLISHING
2026

Alpine Luftseilbahnen: Technikgeschichte und Tourismusgeschichte

Nur wenige wissen, dass Österreich bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts und bis heute weltweit als DAS Land der Luftseilbahnen gilt. Vor diesem Hintergrund bot das hundertjährige Jubiläum der Rax-Seilbahn Anlass, ihre Geschichte noch einmal genauer wissenschaftlich-investigativ zu erforschen und zu beschreiben.¹ Dafür wurden mehr Quellen herangezogen als bei den letzten historischen Darstellungen, und diese Quellen im Einzelnen auch nachgewiesen.² Dabei wurden viele neue hochinteressante Details und Zusammenhänge zutage gefördert. Sie werden auf den folgenden Seiten in ihrem technikhistorischen und tourismusgeschichtlichen Kontext aufgerollt und präsentiert.³

Die Rax-Seilbahn, ihre beiden Stationsgebäude und die fünf Stützen sind vom Österreichischen Bundesdenkmalamt als Denkmal ausgewiesen. Denn die „alte Dame“ ist die erste moderne Seilbahn hierzulande (der Begriff „modern“ in diesem Zusammenhang wird noch erörtert). Ebenfalls nur wenige wissen, dass auch die erste moderne Seilbahn der Welt in Österreich-Ungarn geplant wurde, nämlich die Haflingbahn bei Meran. Nur die Gebietsverluste nach dem Ersten Weltkrieg sorgten dafür, dass sie letztlich in Italien ihre Pforten öffnete. Blickt man noch weiter zurück, dann wird deutlich, dass mit der Kohlernbahn⁴ bei Bozen kurz zuvor die weltweit erste Gebirgsseilbahn für den Personentransport überhaupt entstanden ist, ebenfalls in Österreich-Ungarn. Das Technikdenkmal Rax-Seilbahn ist also auch eine Erinnerung an die Anfänge einer international führenden Wirtschaftsbranche.⁵

Dass weder diese Geschichte noch diese internationale Position der Alpenrepublik selbstverständlich ist, zeigt die prominente Reihe anderer mächtiger Alpen-Anrainerstaaten: Frankreich, Deutschland, Schweiz und Italien. Viele waren der österreichischen Spitzenposition mit eigenen Projekten auf den Fersen, nur

in einem Fall holte Deutschland diese um zwölf Tage ein. Die bayerische Kreuzeckbahn von Garmisch-Partenkirchen bis zum Kreuzeck in der Nähe der Zugspitze öffnete am 28. Mai 1926, die Rax-Seilbahn am 9. Juni 1926, und die Tiroler Zugspitzbahn bei Ehrwald am 5. Juli 1926.⁶

Manche werden fragen: Was heißt hier eigentlich „modern“? Seit wann gibt es überhaupt Seilbahnen und wozu? Welche Entwicklungsschritte machten diese Transportmittel durch? Seit wann werden Menschen damit befördert, und zu welchem Zweck? Welche Position hatten Seilbahnen im Vergleich zu anderen Bahnen bei der massentouristischen Erschließung der Alpen? Wann, wo, und in welchen gesellschaftlichen Zusammenhängen ging das alles vor sich? Und wie fügt sich die Rax-Seilbahn in das alles ein? Wer entwarf, finanzierte, baute, bewarb die drähterne Trasse auf den Gsohlboden, wie reagierte die Öffentlichkeit darauf, und wer kümmerte sich um Ökologie und Gastronomie? Diese Fragen sind vor allem für die Zeit zwischen 1900 und 1930 zu beantworten. Deshalb konzentriert sich dieser knappe Text auf diese Zeitspanne. Dafür werden die darauffolgenden Jahrzehnte bis zum Hundertjährigen der „alten Dame“ und ihre Zukunft unter der Obhut der Familie Scharfegger nur im Zeitraffer präsentiert.

Bergbahnen-Konkurrenz im Tourismus des 19. Jahrhunderts

Der Wille zum Entdecken, Erobern und Nutzen von Landschaften ist so alt wie die Anlage von Pfaden. Das Seil, das in vorindustrieller Zeit häufig aus Bastfasern wie Flachs oder Hanf bestand, diente ebenso lange als Hilfsmittel zum Bewältigen schwieriger Geländeabschnitte oder zum Festmachen von Schiffen. Ebenfalls Jahrtausende alt ist die Umsetzung der Idee, tote oder lebendige Lasten abzuseilen und gleitend oder rollend herabzubewegen oder mittels Winde oder Kurbel heraufzuholen.