

*Ben Trostl  
Mai 1938*

# Größter Schrägaufzug Europas geht wieder in Betrieb

Der Lärchwand-Schrägaufzug in Kaprun, der die Besucher

seit 60 Jahren zu den Stauseen bringt, wurde in zweijähriger Arbeit komplett erneuert.

*Obf. 1941*

Der Lärchwand-Schrägaufzug

führt von oberhalb des Kesselfall-

Alpenhauses zum Stausee Was-

serfallboden. Er überwindet auf

einer Länge von 820 Metern 431

Höhenmeter. Bis zu 185 Besucher

finden auf dem Wagenplatz. Der

Antrieb erfolgt über zwei paralle-

le Zugsseile. Die Fahrzeit beträgt

etwa vier Minuten.

Der Lärchwand-Schrägaufzug

wurde in einer kleineren Version

erstmals 1941 errichtet. Arbeiter,

Maschinen und das gesamte Bau-

material für die beiden Stau-

mauern wurden mit dem Aufzug

auf den Berg transportiert. Unter

anderem auch ein Boot (im Bild

oben), das man am 17. Juni 1951

zum Wasserrillboden brachte,

wo es für die Bauarbeiten benö-

tigt wurde.

Da die ursprüngliche Anlage

bei einer Spurweite von 3,60 Me-

tern nur über ein Ladegewicht

von neun Tonnen verfügte, er-

wies sie sich bald als zu klein. Für

die Vollendung der Kraftwerks-

anlagen wurde der Schrägaufzug

deshalb 1952 auf die heutigen Di-

mensionen vergrößert. Nun

kommen bis zu 60 Tonnen trans-

portiert werden.

Ab 1955 war er auch für den öf-

fentlichen Personentransport zu-

gelassen. In diesem Jahr passierte

auch ein folgenschweres Un-

glück. Am 21. Juli unterbrach ein

Blitzschlag die Stromversorgung,

als sich der mit 140 Personen be-

setzte Schrägaufzug gerade der

Talstation näherte. Der damalige

Sicherheitsmechanismus stopp-

te den Wagen so abrupt, dass 26

-Passagiere das Geländer durch-

brachen und in die Tiefe stürzten.

Zwei kamen dabei ums Leben,

viele andere wurden schwer ver-

letzt. So etwas ist heute natürlich

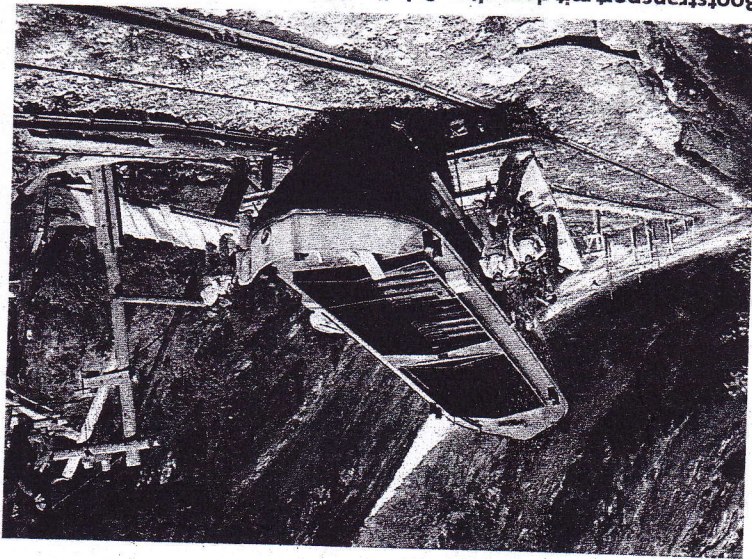
nicht mehr möglich. Schon in

den vergangenen Jahrzehnten

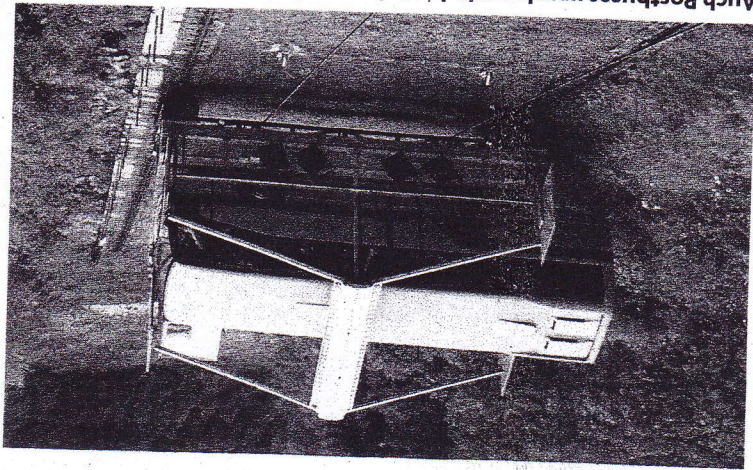
wurde die Anlage immer wieder

auf den neuesten Stand der Tech-

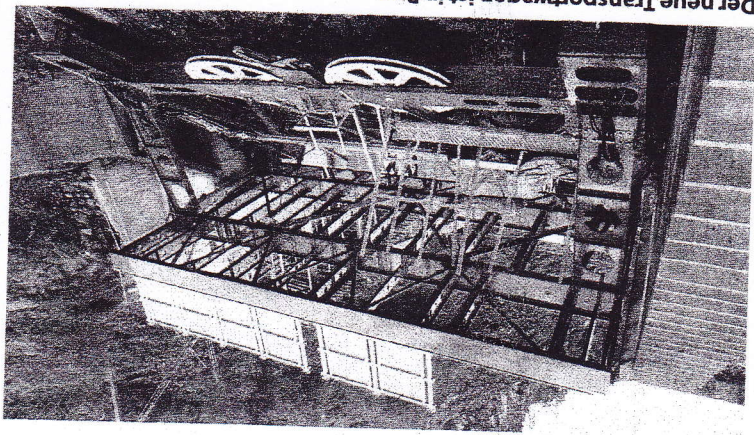
nik gebracht.



Bootstransport mit dem alten Schrägaufzug im Juni 1951.



Auch Postbusse wurden mit der Anlage auf den Berg gebracht.



Der neue Transportwagen ist in Bau.

ANTON KAINDL

In den letzten beiden Jahren

sei eine Generalsanierung nötig

gewesen, um wieder eine Beför-

derungsgenehmigung zu erhal-

ten, sagt Verbund-Sprecher Wolf-

gang Syrowatka. Immerhin hatte

der Aufzug schon 60 Jahre auf

dem Buckel. Ein Großteil der

selbstahttechnischen und elek-

trochmechanischen Anlagen wurde

seit 2012 erneuert, ebenso die Be-

tonfundamente und der 9 mal 5,4

Meter große Wagen. Der Verbund

investiert rund acht Millionen

Euro. Ab Juli soll der Schrägauf-

zug wieder benutzbar sein.

Die aufwendige Erneuerung

wurde erst möglich, weil vor ein-

paar Jahren im Zuge der Errich-

tung des Kraftwerks Lämberg II

der Schranbachstunnel geböhrt

wurde. Dank des Tunnel gibt es

seither eine zweite Möglichkeit,

zu den Stauseen zu gelangen.

Vorher führte kein Weg am

Schrägaufzug vorbei. Sogar Post-

busse, die die Besucher von der

Talstation weiter zum Mooser-

boden brachten, wurden mit der

Anlage transportiert. Da die Bus-

über die Plattform hinausrag-

en, mussten auf einer Seite des

Aufzugs Felsen und Bewuchs ent-

fernt werden.

Weil der Aufzug für den Be-

trieb des Kraftwerks nicht mehr

ausreicht, gab es Überlegungen,

das stillzulegen. „Aber wir sind

historischen Bedeutung des

Schrägaufzugs bewusst“, sagt Sy-

rowatka. In Zukunft wird der

Schrägaufzug nur mehr für tou-

ristischen Zwecke genutzt.