

Text aus:

Walter Spitzenstätter, EHRENSACHE LEBEN RETTEN; Tyrolia, 2020.

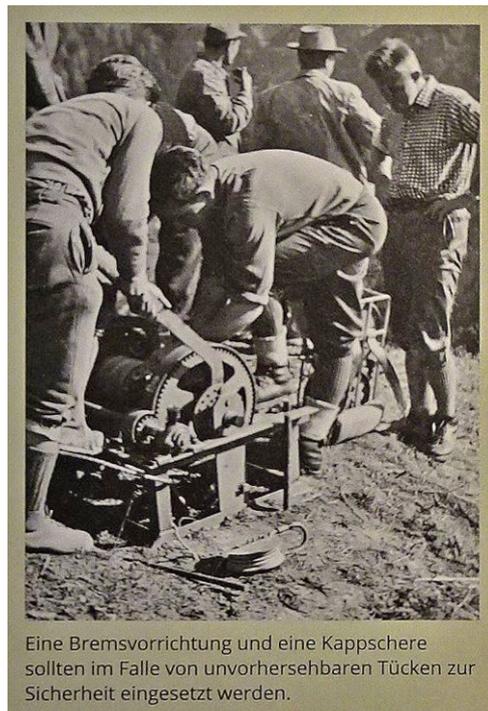
Seilspannaktion für die zukünftige Europabrücke

Um die Ehrengäste, die beim Spatenstich für die Brennerautobahn anwesend sein würden, zu überraschen, beauftragte das Tiroler Landesbauamt den Bergrettungsdienst, an der Stelle, wo künftig die höchste Brücke Europas beide Talseiten verbinden wird, ein Stahlseil zu spannen. Zur Spannung des Seiles hatte die Landesbaudirektion einen Hubschrauber aus Wien angefordert. Die Bergrettung sollte das 1000 m lange Stahlseil, das auf der Patscher Seite stationiert war, am heranschwebenden Hubschrauber einklinken, worauf der Hubschrauber das Tal überfliegen und auf der Schönberger Seite das Seil, an dem ein großer, schwerer Anker angehängt war, ausklinken und abwerfen sollte. Das endgültige Spannen wäre dann kein allzu großes Problem mehr gewesen. Wir Bergretter sollten zusätz-



Die 1000 m Stahlseil, die Kappschere und der Transporthubschrauber. Leider nicht sichtbar – der riesige Anker, der bei der Aktion abgeworfen wurde.

lich beim Abspulen des Stahlseils in regelmäßigen Abständen bereits vorbereitete Fähnchen aufstecken, um auf diese Weise den hohen Gästen den zukünftigen Verlauf der Brücke möglichst gut vor Augen zu führen. So weit der Plan. [Das Seil wurde bereits am 22. 4. angeliefert] Um für eventuelle Pannen möglichst in jeder Situation gerüstet zu sein, hatte der Pilot eine Ausklinkvorrichtung im Hubschrauber, mit der er jederzeit in der Lage sein sollte, sich von der Last zu trennen, wenn etwas Unerwartetes eintreten sollte. Ebenso stellten wir einen Mann direkt an die Seiltrommel, bewaffnet mit einer riesigen Schlagschere, die im Moment der Gefahr ein Kappen des Seiles ermöglichen sollte. Das ganze Manöver war für [Do. 23. April] 4 Uhr früh angesetzt, weil aus Sicherheitsgründen der gesamte Strom der Hochspannungsleitungen und auch der Eisenbahn abgeschaltet werden musste. Die „Tiroler Tageszeitung“ berichtete von dieser Bergrettungsaktion am 24. April 1959: Als das dünne Seil mit dem Anker am Rumpf des Hubschraubers befestigt war, flog Major Kubert direkt die gegenüberliegende Talseite an. Es waren bereits 50 m Seil von der Winde gerollt, als sich das Stahlseil verklemmte und nicht weiter ablief. Durch den Zug wurde die Winde hin und her gerüttelt, während der Helikopter in eine äußerst bedenkliche Situation geriet. Major Kubert versuchte auszuklinken, doch infolge des starken Zuges versagte die Ausklinkvorrichtung. Auch der Versuch, bei der Winde das Seil zu kappen, misslang. Nach bangen Sekunden riss zum Glück das Seil durch die hohe Beanspruchung und der Pilot konnte den Hubschrauber gerade noch abfangen. Beim anschließenden Flugmanöver in der Talmitte löste sich der An-



Eine Bremsvorrichtung und eine Kappschere sollten im Falle von unvorhersehbaren Tücken zur Sicherheit eingesetzt werden.

rechts im Bild: BRD-Mann Ing. Ernst Schmidt,

gerade noch abfangen. Beim anschließenden Flugmanöver in der Talmitte löste sich der An-

ker ungewollt und fiel mehr als 200 m in die Tiefe. Man fand ihn später im Garten eines Wohnhauses. Durch die Wucht des Aufpralls steckte der ca. einen Meter lange Anker fast zur Gänze im Boden. Nicht auszudenken, wenn der Anker direkt in das Haus gefallen, oder gar jemanden getroffen hätte. Wenn man bedenkt, dass bei diesem Versuch das Leben des Piloten auf dem Spiel stand, der Hubschrauber, der einige Millionen Schilling wert war, fährdet wurde und 1000 m Stahlseil des Bergrettungsdienstes unbrauchbar geworden sind, dann zwingt sich dem objektiven Betrachter wohl die Frage auf, ob dieser Aufwand und dieses Risiko tatsächlich gerechtfertigt sind, um einigen prominenten Gästen die Lage der geplanten Brücke anschaulich zu machen. Selbstverständlich kann der Übereifer, der da an den Tag gelegt wurde und von dem die Ehrengäste nichts wussten, auch nicht den „Prominenten“ angelastet werden.

Anmerkungen dazu aus aktuellem Anlass

Eine Geschichte über das Seilspannprojekt von 1959 wäre ursprünglich im Jahr 2008 für den Inhalt eines gemeinsamen Buches mit dem Titel „Bergsteigergeschichten – wahr und gut erfunden“ von Werner Haim und Günter Amor durch den Tyrolia-Verlag vorgesehen gewesen. Nach einem Verlagswechsel wurde jedoch das gesamte Konzept geändert und damit auch das Manuskript. Das Buch von Werner Haim erhielt den Titel „Klettern bis zum Sturz ins Nichts“ und wurde bei Berenkamp verlegt.

Der folgende und weitere Aufsätze, wie auch die 35 Illustrationen zu den Geschichten blieben unveröffentlicht und wurden durch Fotos ersetzt.

Die hier vorliegende Geschichte wurde nach den Erinnerungen von Hansjörg Stoll, Bergrettungsmann aus Innsbruck, der damals bei der gegenständlichen Angelegenheit dem Bodenpersonal angehörte und meinen eigenen Erinnerungen an das damalige Geschehen erstellt.

Ein Text von Günter Amor, nach dem Lektorat am 14. Jänner 2008, durch Hans Stoll, der als Mitglied des Innsbrucker Bergrettungsdienstes bei der damaligen Aktion selbst dabei gewesen ist. Er war für das Aufhängen der Fähnchen am laufenden Seil vorgesehen.

Eine heikle Geschichte vor dem Bau der **EUROPABRÜCKE**

der Brennerautobahn

Die Tiroler Tageszeitung vom 27. April 1959 berichtete auf der ersten Seite:

„Bau der Brennerautobahn hat begonnen“

Am Sonntag (26.4.1959) fand an der Patscher Berglehne die Spatenstichfeier für die Autobahnbrücke über die Sill statt.]

Damals fanden sich neben dem österreichischen Handelsminister Dr. Fritz Bock, der den Spatenstich eigenhändig vornahm, auch der Herr Landeshauptmann von Tirol, Dr. Hans Tschiggfrey, der Abt von Wilten, Alois Stöger und weitere hohe Persönlichkeiten zur Feierstunde ein. Herr Oberbaurat Dr. Dipl. Ing. Karl Innerebner vertrat die Ingenieure Tirols. Viele hundert Festgäste und die Musikkapelle Patsch gaben dem Fest bei herrlichem Sonnenschein einen würdigen Rahmen. Diese Feierstunde fand in der Presse ihren gebührenden Niederschlag.

Über die Ereignisse des Vortages und in den Morgenstunden des Sonntages wissen freilich nur wenige Leute Bescheid. Katastrophal hätten die geplanten Vorbereitungen ausgehen können. Glücklicherweise blieb es bei einem überschaubaren Sachschaden. Nirgends wurde

darüber berichtet, nur die Mitwirkenden an der nun geschilderten Aktion können sich noch genau erinnern.

Und jetzt zur Sache:

Um dem Herrn Minister Dr. Fritz Bock den Verlauf der zukünftigen Europabrücke anschaulich vor Augen führen zu können, kam von der Leitung der Bundesstraßenmeisterei der Vorschlag, ein Seil von der Patscher- bis zur Schönbergseite über das Wipptal zu spannen. Gut sichtbar sollte es sein. Dazu waren zusätzliche Markierungen durch Stofffähnchen vorgesehen. Auf der Suche nach einem so langen Seil, 1000 m waren bei Berücksichtigung von Durchhang und Manipulationsreserven erforderlich, kam man auf den Bergrettungsdienst. Der verfügte über 10 Blechtrommeln zu je 100 Meter Stahlseil mit einem Durchmesser von 6 mm. Diese Seile kamen normal für Rettungseinsätze an hohen Felswänden zum Einsatz. Die Leihgabe wurde vereinbart und überdies einige Bergrettungsmänner zur Installation der Brückensimulation bereitgestellt. In einer Metallbauwerkstätte fertigten Schlosser einen schweren Anker, ähnlich einem Schiffsanker, an. Zu guter Letzt war noch ein Hubschrauber samt einem unerschrockenen Piloten nötig. Nun komme ich zu Erklärung des Planes in Kurzform. Mittels Hubschrauber sollte das Seil samt Anker von der Patscher- zur Schönberger Talseite gezogen werden. Die steilen Hänge bei Schönberg waren damals dicht bewaldet. Der Hubschrauber sollte den Anker, der am Seilanfang befestigt war, im Bereich von Burgstall (*Flurname*) abwerfen, damit er sich im Wald gut verfangen könne. Für das Manöver des Seilnachspannens war die Mannschaft auf den Patschergründen zuständig.

Die Wirklichkeit sah dann ungefähr so aus. Die Bergrettung rückte mit ihren Stahlseilen am Vortag des Geschehens zum Tatort. Gleichzeitig kam ein Trupp vom Telegrafendienst mit einer leeren hölzernen Kabeltrommel. Als erstes galt es die 100 m Stahlseil von den einzelnen Blechtrommeln auf die Kabeltrommel umzuspulen, wobei nach jeweils 100 m ein Kuppelungsstück einzusetzen war. Die ersten Lagen des Stahlseiles lagen sorgfältig nebeneinander am Kern der Kabeltrommel auf, die folgenden neun Kuppelungsstücke bildeten dann infolge ihres größeren Durchmessers Störstellen, an denen das Seil nicht mehr, Schlag neben Schlag dicht aufliegen konnte. Bereits hier hätten die Alarmglocken das erste Mal schrillen müssen. Die Kabeltrommel wurde nun in ein mächtiges Gestell an einer Achse eingespannt und die gesamte Vorrichtung mittels starker Eisenpfähle im Boden verankert. Alles weitere erforderliche Material kam noch am selben Abend an Ort und Stelle. Damit über Nacht eine Bewachung gegeben war, biwakierten zwei Bergrettungsmänner gleich daneben.

Am frühen Morgen [4 Uhr] des 23. April 1959 begann man mit der Arbeit. Alle Helfer rückten an, der Hubschrauber traf ein. Es konnte beginnen. Am Transporthaken des Hubschraubers hängte man ein Perlonkletterseil als elastische Dämpfungskomponente ein, dann folgte der schwere Eisenanker und an diesen waren die 1000 Meter Stahlseil gekuppelt. Eine Bergbremstrommel war auch noch dazwischengeschaltet, heute weiß niemand mehr warum und welchen Zweck das hatte. Der Ablauf konnte beginnen. Der Hubschrauber sollte das Seil über das Tal ziehen und einige Leute sollten die Kabeltrommel gleich zu Beginn durch „Anschupfen“ in Schwung bringen. Während des Abspulens von der Trommel hatten zwei Bergrettungsmänner die Aufgabe, in Abständen von ungefähr 30 Metern Stofffahnen, die bereits mit Klemmen versehen waren, am Seil aufzuhängen und schließlich sollte der Pilot an der Schönberger Talseite über dem Wald den Anker ausklinken und abwerfen. So war die Vorgabe, die Wirklichkeit entwickelte sich aber ganz anders.

Alles war bereit, man schritt zur Tat. Der Hubschrauber startete, hob sich in die Luft, das frei ausgelegte Perlonseil glitt mit, der Anker wurde gehoben, das Stahlseil auch. Die Trommel war noch nicht in Schwung gekommen, sie lief nicht, das Seil straffte sich, zog sich bedingt durch die losen, äußeren Umwicklungen ruckartig zusammen, blockierte, riss die Trommel aus der Verankerung und gleichzeitig auch ruckartig den Hubschrauber zurück. Dieser kam kurzfristig in eine Sturzfluglage. Das Stahlseil riss ab, der Hubschrauber war wieder frei geworden, die Spannung des Kletterseiles bewirkte, dass der Anker diesem wie ein Projektil nachjagte ihn aber doch nicht erreichte. Nun wiederum gehorchte der Anker dem freien Fall,

entwickelte eine Eigendynamik und fiel ins Seil. Bei diesem Manöver, so erzählt ein Augenzeuge rieben sich Anker und Stahlseil dermaßen aneinander, dass Funken stoben. Mittlerweile hatte der Pilot sein Fluggerät wieder einigermaßen unter Kontrolle, erhielt jedoch einen weiteren Ruck, weil ja der Anker mit der Bergbremse und einem Stück des Stahlseiles immer noch am Kletterseil hing und mit Schwung in dieses stürzte. So flog nun dieses seltsame Ensemble über die Sillschlucht. Unklar, ob der Pilot seine Last ausklinken konnte, oder ob sie eigenständig frei wurde, über den damals noch bewohnten Sillhöfen am Grunde der Sillschlucht stürzte die Ladung ab. Nach weit über 200 Metern im freien Fall schlug der Anker direkt neben einem Gebäude am Boden auf und drang ungefähr 80 cm tief ins noch gefrorene Erdrreich ein. Der Hubschrauber flog zurück zum Flughafen. Unser Bericht befasst sich nun mit der Situation der Bodenmannschaft auf den Patscher Feldern. Was war dort geschehen? Durch den plötzlichen Ruck beim Starten des Fluggerätes zog das Stahlseil einige der obersten nicht ganz straffen Schlingen zusammen, diese schnitten sich durch das gesamte aufgehaspelte Seil bis zum Kern der Kabeltrommel durch. Damit war mit einem Schlage der gesamte Stahlseilvorrat der Innsbrucker Bergrettung zerstört worden. Zusätzlich lagen die Kabeltrommel und deren Verankerung in Trümmern. Zum großen Glück gab es keinen Personenschaden, der Schreck saß allen Beteiligten freilich tief und noch lange in den Gliedern.



Zeichnung: Günter Amor vulgo Franz

Nach Durchsicht der beiden Texte ergeben sich Diskrepanzen, die zu hinterfragen sind.
Unterschiede hinsichtlich des Datums der Zeitungsmeldungen.

War tatsächlich eine Kabeltrommel der Post in Verwendung?

Die Rede war auch von einer geliehenen Seilwinde aus dem Fundus von einem Ellbögener
oder Patscher Bauern.

Welche Rolle spielte die bei Bergungen im Gebirge zu verwendende Bremsvorrichtung.
(sichtbar am Bild 2 der Veröffentlichung, am Boden vor der Winde liegend.)

Die genannte Kapschere war ein so genannter Bolzenschneider.

Ausschnitt aus einem Brief von Hans Stoll an Günter Amor (vulgo Franz)

Hj

Brief von Hansjürgen Stoll an G.Amor vulgo Franz

Josephstadt 2010

Lieber Franz!

für den Sachverhalt unwesentlicher Text wurde hier ausgelassen

Nun noch zum Spatenstich. Du hast sowohl in den Text, als auch in die begleitende Zeichnung eine bewundernswerte Dramatik gelegt und stünde mir das Recht einer Benotung zu, dann käme nur summa cum laude in Frage.
Und auf das Buch über die Wilde Bande freu ich mich!

Grüß mir Deine liebe Frau und Dir ein Berg-Heil

Hans

(Holl-Haus, Volden)

Translation:

Lieber Franz

Nun noch zum Spatenstich. Du hast sowohl in den Text, als auch in die begleitende Zeichnung eine bewundernswerte Dramatik gelegt und stünde mir das Recht einer Benotung zu, dann käme nur summa cum laude in Frage.

Und auf das Buch über die Wilde Bande freu ich mich!

Grüß mir Deine liebe Frau und Dir ein Berg-Heil

Hans

Ergänzend sind hier Texte eingefügt, die sich auf das Buch „KLETTERN . bis zum Sturz ins Nichts“ von Werner Haim beziehen.

Anstelle eines ursprünglichen zweiten Vorwortes
ein Nachsatz von Günter Amor vulgo

FRANZ



Werner Haim kenne ich zwar schon sehr lange aber wirklich nahe gekommen sind wir uns erst über unsere Bücher. In der Absamer Kaserne verfehlten wir uns um ungefähr 1 oder 2 Jahre, Werner kam erst dorthin als ich gerade abgerüstet hatte. Er wurde ein richtiger Heeresbergführer, während ich froh war, dass ich nach neun Monaten Dienstpflicht wieder Zivilist werden durfte. Beide stiegen wir jedoch weiterhin in die Berge und trafen uns dort nie. Wahrscheinlich verfehlten wir uns in der Folge noch öfters. Heute muss ich gestehen, dass ich es tatsächlich nicht weiß, wann wir uns wirklich das erste Mal begegneten. Wir sahen uns dann und wann, wechselten einige Worte und gingen wieder auseinander. Jedenfalls verfehlte ich den Termin der Vorstellung des Buches „Mein Leben als Bergsteiger und im Rollstuhl“ von Werner Haim am 14. November 2003 in der Andreas-Hofer-Kaserne in Absam nicht. Vor dieser Begegnung hatte ich selbst bereits angefangen, Begebenheiten von der Bettelwurfhütte zu sammeln. Eine sehr ernste gesundheitliche Störung zwang mich zur Unterbrechung, doch nach der Genesung nahm ich den Faden wieder auf, der schließlich dank des Interesses des Tyrolia-Verlages zu meinem Buch „Die Bettelwurfhütte im Karwendel“ führte. Und genau während der Vorarbeiten zu diesem Buch begannen auch meine näheren Kontakte zu Werner Haim. Er war es, der mich dazu ermunterte, bei der Verlagsleitung vorzusprechen, er war es, der mich in entscheidenden Fragen freundschaftlich unterstützte. Kurz nach der Vorstellung meines Buches fragte mich Werner, ob ich nicht Lust hätte mit ihm gemeinsam an einem neuen Titel zu arbeiten. Ein Wort gab das andere, ich war nicht abgeneigt, wirklichen Entschluss fassten wir beide nicht. Bei einem Zusammentreffen erzählte mir dann Werner einige Geschichtln, die er zu Papier bringen möchte und als ich daheim war, entstand gleich der erste Entwurf für eine passende Illustration. Bald darauf legte ihm ich diese vor, sie gefiel ihm und eine Lawine kam ins Rollen. Werner forderte mich schließlich auf nicht nur zeichnerisch einzugreifen, sondern auch beim Textteil mitzumachen. Ab dem Dezember 2007 schaukelten wir uns gegenseitig auf, Texte und Zeichnungen wanderten hin und her, die Keime fingen an zu treiben. Im Juni 2008 konnten wir unser Manuskript beim Tyrolia Verlag vorlegen. Nach zwei Wochen bekamen wir zu unserer Enttäuschung das Manuskript zurück, wobei angeführt wurde, dass das Verlagsprogramm für das laufende Jahr bereits voll ist und außerdem ein Buch dieser Art momentan nicht in die Verlagslinie passe. Wir machten uns auf den Weg um einen anderen Verleger zu suchen und wurden bei Beerenkamp fündig. Wolfgang Inghaefff zeigte Interesse und sagte zu, unser Buch zu veröffentlichen.

Nach dem Lektorat gab es dann eine entscheidende Wende. Der Erzählstil von Werner und mir erschien als zu unterschiedlich, man könne dem Leser das Umdenken zwischen den Kapiteln nicht zumuten. Dann wollte man keine gezeichneten Illustrationen, sonder Fotos. Also zog ich meine Beiträge zurück und Werner musste sich hinsetzen und weitere Kapitel verfassen. Die Einleitungstexte und 5 Karikaturen aus meiner Feder wurden ins Buch aufge-

nommen, der vorgesehene Titel „Bergsteigergeschichten, ernst und heiter“ wurde geändert in „Klettern bis zum Sturz ins Nichts“.

Schlussendlich wurde aber ein sehr schönes Buch daraus, ich freue mich mit Werner darüber und wünsche ihm viel Erfolg.

Nun habe ich mein persönliches Exemplar des Buches von Werner durch die ursprünglich geplanten Zeichnungen ergänzt und Werner gezeigt.

Vorwort

Die Zweifel daran, ob ich nach dem ersten ein zweites Buch schreiben und veröffentlichen soll, waren nach dem Erscheinen des ersten Bandes bald zerstreut. Bekannte und Freunde, aber auch viele Leser ermutigten mich zu diesem Schritt.

In „Mein Leben als Bergsteiger und im Rollstuhl“ (Tyrolia-Verlag) habe ich meine Expeditionen in die Weltberge beschrieben, große Touren und Erstbegehungen in den Alpen jedoch ausgespart. Die Erzählungen darüber haben nun Eingang gefunden in dieses Buch. Damit ist mein bergsteigerisches Leben „aufgearbeitet“. Obwohl es ein Wagnis darstellte, den vorliegenden zweiten Band zu schreiben, machte ich mich auf zu dieser riskanten Gratwanderung. Vergleiche mit dem ersten Buch mögen erst gar nicht angestellt werden, weil dieses Werk nicht besser oder weniger gut ist – es ist vom Anfang bis zum Ende nämlich „ganz anders“. Hier beschreibe ich die großen bergsteigerischen Erlebnisse, die ich in den Alpen und vornehmlich in meiner Tiroler Heimat erfahren durfte – gewürzt mit Erlebtem, Erzähltem, Erfundenem, aber auch viel Wahrem. Es ist dies ein Versuch, die Leserinnen und Leser zu unterhalten, ihnen gleichzeitig die Welt der Bergsteiger näher zu bringen.

Von den beschriebenen Touren existieren oft keine Fotos, und doch möchte ich bildkräftig erzählen. Daher bin ich meinem Freund Gerald Aichner dankbar, dass er mein Bildmaterial durch viele Fotos aus seinem Archiv ergänzt und bereichert hat. Dem Leser bleibt dessen ungeachtet die Freiheit, seine Phantasie walten zu lassen.

Meine ursprüngliche Idee, das Buch mit Günter Amor zu schreiben, fand auf Grund verschiedener Schreibstile keinen Anklang bei den Lektoren. Deshalb trennten wir uns, ohne unsere Kameradschaft aufzugeben oder aufs Spiel zu setzen. Ich danke ihm dafür und auch für seine treue Mitarbeit und die zahlreichen Botengänge, die er für mich erledigt hat.

Und nun viel Vergnügen beim Lesen.

Einer Werner Haim

Werner Haim
Absam, Herbst 2008



Werner Haim

KLETTERN...
– bis zum Sturz ins Nichts

Lieber Günter Amor –
dieses Buch gewinnt an
Wert, Du hast es mit
deinen eigenen Zeichnungen
erfüllt! Ist wer es auch
von mir gelehrt! Leider!
Tatsächlich herrliche Größe
und "Veget's'sche"
Berenkamp
Dein Werner 