

1.3 Schadenslawinen am Tamischbachturm

Von Josef Hasitschka

TOPOGRAPHISCHES

Die Südostflanke des Tamischbachturmes weist drei große Lawinenbahnen auf:
 ▶ Die westlichste bricht vom Hochkar südlich des Tamischbachturm-Gipfels ab und hat ihre Lawinenbahn in der „Hochkarschütt“. Der mögliche Auslauf befindet sich in 900 m Seehöhe.

▶ Die mittlere bricht vom Scheibenbauernkar unmittelbar östlich des Tamischbachturm-gipfels und südlich unterhalb der Teufelskirche in die Scheibenbauernschütt ab. Der mögliche Auslauf befindet sich in 750 m Seehöhe.

▶ Die östliche hat ihr Einzugsgebiet im weiträumigen Kar zwischen Tamischbachturm und Almmauer, im Haindlkar mit der Schneidenplan. Bei extremer Schneehöhe kann sie manchmal auch durch Schneemassen aus dem Speerenkar östlich des Mitterriedels noch größere Wucht erreichen. Sie fährt durch das Kalktal ab, welches in etwa 490 m Seehöhe unmittelbar in die Enns mündet.

HISTORISCHE SCHADENSLAWINEN

Die Scheibenbauern-Lawine und in weitaus größerem Ausmaß die Kalktal-Lawine richten immer wieder Schaden an der Kultur-Naturgrenze an (1826, 1847). Seit dem Bau der „Kronprinz-Rudolf-Bahn“ durch das Gesäuse gefährdeten Lawinenabgänge vom Tamischbachturm herab die Bahnstrecke. Mehrmals (1878, 1888, 1892, 1905 und 1907) war der Bahnkörper von den Schneemassen, die durch das Scheibenbauernkar und durch das Kalktal donnerten, verschüttet worden.

„Im Februar 1923 löste sich im Haindlkar am Tamischbachturm ein Schneebrett und stürzte immer größer werdend durch das Kalktal ins Tal. Dabei wurden 4.000 Festmeter Wald umgerissen“ (Franz Genowitz). Diese Ortsangabe ist unrichtig, auch die ursächliche Verknüpfung mit der Katastrophe im folgenden Jahr. Denn in der Bevölkerung nahm man (fälschlich) an, dass durch das Fehlen des Waldes die Lawine von 1924 ungebremsst ins Tal gedonnert sei; aber der Wald im Kalktal fehlte bereits, wie Abb. 4 (S. 24) zeigt.

Vielmehr ist die Schadenslawine vom 4. Februar 1923 zwei Kilometer weiter westlich zur Alblhöhe abgegangen. „Das Holz war 10 bis 15 Meter hoch aufgetürmt. Überall ein Bild grauenhafter Verwüstung.“ (Franz Genowitz, Schuldirektor Bauernberger)

Einen Tag später war ein Toter zu beklagen:

„Am 5. Februar 1923 wurde im Auslauf des Scheibenbauernkares ein Fuhrknecht und zwei Fuhrwerke von der Lahn, die sich langsam aus dem Scheibenbauernkar vorschob, begraben, während der Bub, der vor dem ersten Fuhrwerk ging, sich durch Laufen retten konnte. Der Knabe brachte die Kunde von dem Unglück nach Hieflau. Bis in die Abendstunden arbeitete die Feuerwehr und andere Leute, um vielleicht noch Hilfe bringen zu können. Erst nach einer Woche konnte die Leiche geborgen werden“ (Franz Genowitz, Schuldirektor Bauernberger). Weitaus schlimmer jedoch sollte die Lawinensituation ein Jahr später aussehen.



Abb. 1 | Lawinenkatastrophe 1924: Die Suche nach Verschütteten | Abb. 2 | Freigelegte Lokomotive | Archiv Verein Schloss Trautenfels

Abb. 3 | „Ansichtskarte“ 1924: Gruppenaufnahme der Bergungsmannschaft | Archiv Gollner



DIE KATASTROPHE IM JAHRE 1924

8. Februar 1924, 10 Uhr: Eine Verschubgarnitur rollt gegen den Westausgang des Bahnhofes, und auf dem schmalen Kohlfuhrweg, knapp oberhalb der Gleise, fährt ein Pferdefuhrwerk in Richtung Hieflau. Da bricht hoch oben in der Schneiderplan ein riesiges Schneebrett ab, fährt durch das Haindlkar als gewaltige Grundlawine, Steine und Gehölz mit sich reißend, zu Tal, vereinigt sich im Kohlkar mit einer gleichzeitig abgegangenen großen Lawine aus dem Speerenkar und erreicht die Enns.

Der damals vierzehnjährige Franz Genowitz, heute als hochbetagter Pensionist in Liezen lebend, erzählt aus seiner Sicht:

„Ich weiß es noch ganz genau, am 8. Februar um 10 Uhr vormittags war ich in der Schule. Es schneite so dicht, daß es im Klassenzimmer ganz finster wurde. Auf einmal läuteten die Kirchenglocken. die ganze Klasse war aufgeregt. Unser Lehrer ging hinaus, kam nach kurzer Zeit und sagte, daß vom Tamischbachturm eine Schneelawine abgegangen sei. Der Unterricht war beendet, wir durften heim.“ (Franz Genowitz)

„Die Lawine kam mit solcher Schnelligkeit, daß jeder Versuch zu entkommen unmöglich war. Ein Fuhrmann hatte, als er gefunden wurde, noch die Schaufel in der Hand, mit der er scheinbar den Weg vor seinem Fuhrwerk freimachen wollte. Der der Lawine vorausseilende Wind sauste über einen Kogel, riß einen Wald um, bog beim Bahnhof die Wechselstangen um und warf die Leute nieder, die beim Magazin standen. Alles war mit tiefem Neuschnee bedeckt.“ (Franz Genowitz, Ortschronik Hieflau)

Der Lawinenkegel

Franz Genowitz war mit vielen anderen zum Unglücksort geeilt:

„Die Lawine hatte die Enns einfach zugeschüttet. Sie wurde zur Gänze gestaut, es floß kein Tropfen Wasser durch den Schnee. Das Flußbett abwärts der Lawine war wasserleer. Die Lawine aufwärts stieg der Wasserspiegel von Minute zu Minute! Maßgebende Personen befürchteten eine Überschwemmung bei einem raschen Durchbruch des Wassers. Nach zwei Stunden hat sich aber die Enns durch die Lawine ein Loch gefressen.

Es bot sich ein einmaliges Bild. Die Schneemassen der Lawine bildeten eine starke Bogenbrücke über das Flußbett. Unterhalb sprudelten die weißen Wassermassen hervor, wie bei einem Ursprung aus einem Felsen. Der Schnee lag 20 bis 25 Meter hoch über das ganze Tal. Die Helfer gingen auf der Lawine über die Enns hin und her wie über eine Brücke.“

Rettungsversuche

Der damalige Bahnmeister Josef Eiermann berichtet über das sofortige Anlaufen der Bergungsversuche:

„Ich habe das Ereignis gesehen und Vorkehrungen für die Hilfeleistung veranlaßt.

Nach Kenntnis, daß ein Verschubzug, bestehend aus Lokomotive und mehreren beladenen Kohlewaggon und besetzt mit vier Eisenbahnern sich unter den Schneemassen befindet, galt die Sorge, wo der Zug in den 361 m langen und sehr hohen Schneemassen zu finden sein wird. Alle Bahnarbeiter und Bedienstete, ebenso bahnfremde Personen haben sich für diese Arbeiten freiwillig zu Verfügung gestellt. Lobend muß ich anerkennen, daß die Leitung der Alpine Montan in Eisenerz sofort ca. dreißig Arbeiter zur Verfügung gestellt hat.“

Rauch aus dem Lawinenkegel

Doch wo sollte man im riesigen Lawinenkegel suchen? Der Bahnmeister machte einen schrecklichen Fund: „Nach stundenlangem Suchen nach der Verschüttungsstelle kam ein Zu-

fall zu Hilfe: Der Rauch der Lokomotive hat sich durch den Schnee durchgefressen und es entstand ein Loch, durch das wir in die Maschine hinabsteigen konnten. Der Lokführer und der Heizer sind auf ihren Plätzen gestanden. Die Gesichter verzerrt, Augen und Mund weit geöffnet, sodaß zu erkennen war, daß beide erstickt sind. Mir waren beide Herren persönlich bekannt, so habe ich einen an der Hand angefaßt, wobei mir von ihm ein Hautteil kleben blieb. Ein Beweis, daß beide nicht nur erstickt, sondern auch vom ausströmenden Dampf verbrüht wurden.“

Hieflau war abgeschnitten

Franz Genowitz war mit vielen anderen zum Unglücksort geeilt:

„Zur Hilfeleistung kamen am nächsten Tag 80 Mann Volkswehr aus Steyr und noch 56 Pioniere aus Linz. Kurz vor Eintreffen des Hilfszuges ging auch vom Wandaubauernkar eine Lahn ab, die über die Enns und die Bahn ging und diese ein paar Meter hoch verschüttete.“ (Franz Genowitz, Ortschronik)

„Nachts auf den 9. Februar ist auch auf der Strecke nach Radmer eine Lawine abgegangen, so daß Hieflau von allen drei Seiten abgeschnitten war. Die Bevölkerung in Hieflau war sehr beunruhigt und befürchtete, daß eine Lebensmittelknappheit auftreten werde.“ (Franz Genowitz, Bahnmeister Eiermann)

Bergearbeiten

„Nach einigen Tagen, als die Aufsicht nicht mehr so streng und genau war, sprangen auch wir als Zeichen des Mutes und voller Freude auf der Lawine über die Enns hin und her. Der Schnee war ja so hart und festgepreßt wie Eis und mit Steinen, Holz und Wurzeln vermengt. Mit Schaufeln allein konnte nichts ausgerichtet werden. Mit Pickeln und Eisenstangen wurde Stück für Stück gelockert. Stufe für Stufe haben sich die Arbeiter abwechselnd und ohne Unterbrechung zur Lokomotive und auch zu den Waggons hinuntergearbeitet.“ (Franz Genowitz)

„Am 14. Februar wurden die Opfer begraben. Viele Menschen vom Ort und auch von auswärts folgten dem Leichenzug. Die auf der Gesäusestraße verschütteten Fuhrleute (namens **Kettner** und **Pjot Lesek**) wurden erst viel später geborgen und am Ortsfriedhof von Hieflau begraben. Ein weiteres Opfer forderte die Lawine bei den Aufräumarbeiten. Ein Wehrmann wurde von einem Bahnwagen erdrückt.

Bis zur Eröffnung der Bahn vergingen über 14 Tage.“ (Franz Genowitz, Ortschronik)

Heute erinnert eine Gedenktafel an der Bundesstraße an das größte Lawinenunglück im Gesäuse. Sie trägt die Namen der verunglückten Bahnarbeiter:

Hözl Konrad, Bahnwärttervertreter | **Jetzinger Anton**, Verschieber
Medwed Josef, Lokomotivführer | **Rosenwirt Martin**, Lokomotivführeranwärter

Folge: Die Lawinenbeobachtungsstation

Noch im Unglücksjahr wurden Studien erarbeitet, auf welche Art man die Gefahrenstelle absichern könne. Die zwei Varianten einer Untertunnelung bis zur Ennsmauer oder eine Lawinengalerie schieden wegen der hohen Kosten und wegen des fehlenden Schutzes der Straße aus. Albert Ernest (1968):

„Die enorme Bausumme ließ zweckmäßiger erscheinen, den Zugsverkehr zur Zeit einer Lawinengefahr gänzlich einzustellen. Um diesen Gefährdungszeitraum möglichst genau abzugrenzen und damit die Betriebseinschränkung im erträglichen Rahmen halten zu können, hat man sich noch im August des Unglücksjahres zum Bau einer Lawinenbeobachtungsstation am Mitterriegel, einem inmitten der beiden bekannten Lawinenkare aufragenden Felsrücken, entschlossen.“



Abb. 4 | Albert Ernest 2005 im ehemaligen Büro des Lawinenwarndienstes | Foto: J. Hasitschka



Abb. 5 | Lawinenhütte 1925 | Archiv Verein Schloss Trautenfels

Lawinenschutz durch Einhausung

Heute ist der Lawinenposten aufgelassen, die Schneehöhe wird am großen Schneepiegel im Speernkar mit Hilfe des Fernglases abgelesen.

Nach jahrzehntelangen Überlegungen wird die gefährdete Stelle im Ennstal nun durch eine zweiteilige Galerie von 300 m geschützt, unter welcher Straße und Gleiskörper Platz finden. Die schneereichen Winter im letzten Jahrzehnt haben die Richtigkeit dieser Entscheidung gezeigt. Der Überbau ist auf ein Gewicht von 7.000 kg/m² ausgerichtet. Da die Lawine vor dem Aufprall zuerst das Ennsbett durchquert, drückt sie nicht von oben, sondern von unten gegen die Einhausung.

Dank

Bezüglich Franz Genowitz – Auszüge aus der Ortschronik und Schulchronik. Handschrift – danke ich seinem Sohn, Ing. Helmut Genowitz, für das Überlassen dieser wichtigen Erinnerungen.

Quellen und Literatur

HASITSCHKA, J.: Vor 75 Jahren: Die Lawinenkatastrophe im Gesäuse. Nach Augenzeugenberichten zusammengestellt. – Da schau her 20/1 1999, S. 8–10

HASITSCHKA, J.: Vom verschwundenen Alltag. Arbeitswelt im Wandel von zwei Generationen. Trautenfels 2010, Kapitel Bahnmeister

ERNEST, A.: Der Lawinenbeobachtungsdienst der Österreichischen Bundesbahnen. – In: ÖBB – Nachrichtenblatt Nr. 2/1968

GENOWITZ, F.: Geschichte meines Heimatortes Hieflau von der Jahrhundertwende bis zur Gegenwart. Darin Auszüge aus der Ortschronik und Schulchronik. Handschrift

WALTER, H.: Das Gesäuse im Spiegel der Vergangenheit. Hall/Admont 1987

PARTH, M.: Schutz und Hilfe vor 85 Jahren. Neues zur Hieflauer Lawinenkatastrophe von 1924. Da schau her 30/1 2009, S. 8–10

Anschrift des Verfassers:

Mag. Dr. Josef Hasitschka | Birkenweg 89 | A-8911 Admont

1.4 Lawinen als gravitativer Prozess – Grundlagen und Bestandsaufnahme im NP Gesäuse

Von Johannes Stangl

1 | EINLEITUNG

1 | 1 Naturgefahr oder Naturprozess?

Naturprozesse werden dann zu Naturgefahren, Naturrisiken bzw. zu dem aus dem Englischen entnommenen Begriff „hazard“, wenn sie sich nicht mehr im menschenleeren Raum abspielen, sondern ein Individuum beeinträchtigen, eine Siedlung oder die zu deren Versorgung notwendige Infrastruktur schädigen oder zerstören. In der Schriftenreihe der österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK, Nr. 168, S. 22) gibt es folgende Definition der Naturgefahr: „Aus einem natürlichen Prozess drohendes Unheil. Umfasst sämtliche Vorgänge und Einflüsse der Natur, die für Menschen und/oder Sachwerte schädlich sein können“.

Während der Auseinandersetzung mit einschlägiger Fachliteratur kommt man nicht umhin, immer wieder Wörter wie „gefährlich“, „katastrophal“, „zerstörerisch“ etc. lesen zu müssen. Ganz zu schweigen von dem ohnehin in den Sprachgebrauch eingegangenen Begriff „Naturgefahren“. In den letzten Jahren gab es jedoch einen Sinneswandel, der sich bereits in der Literatur widerspiegelt. Großteils wird jedoch immer noch der Ausdruck „Naturgefahren“ verwendet und besonders in der Bevölkerung ist dieser stark verankert. Weiters wird bei Recherchen deutlich, dass beinahe alle Ansätze im Naturgefahren-Management (oftmals auch Risikomanagement genannt) auf Gegenmaßnahmen, zur Naturgefahren-Beseitigung/-Ableitung/-Umleitung etc. abzielen, aber der umgekehrte Weg – potenziell gefährdete Gebiete zur baulichen Tabuzone zu erklären – selten besprochen wird.

LUZIAN (2002a) stellt in diesem Zusammenhang richtig fest, wenn er schreibt: „Obwohl im 20. Jahrhundert die Naturereignisse an Zahl und Ausmaß abgenommen haben, nehmen die Schäden zu: Im dicht besiedelten Raum zeigen auch kleine Ereignisse große Wirkung. Gemeint ist damit folgendes: Wenn heute beispielsweise eine kleine Mure eine Brücke in einem Alpental zerstört, stehen womöglich 10000 Autos still, die Hotels erhalten keinen Nachschub (weder an Touristen noch an Verpflegung), die Medien tun das Ihrige dazu und der Ruf nach Versicherungen wird laut. Doch vor nur 50 Jahren hätte sich kein Mensch darum gekümmert. Außerdem hat die Bebauungsdichte stark zugenommen und es stehen heute oft viel mehr Häuser und Bauwerke dort, wo früher Wildbäche, Muren und Lawinen ihren Lauf nahmen. Die gegenwärtig installierten Systeme sind also sehr anfällig und die Reparaturkosten hoch“ (S. 15).

Einzig der Gefahrenzonenplan weist Gebiete als Sperrzonen aus, in deren Bereichen oder Einzugsgebieten bereits des öfteren Verbauungsmaßnahmen (Leitbauwerke, präventive Bauwerke ...) vorgenommen wurden, um den Siedlungsraum dennoch zu erweitern. Die fortschreitende Landflucht, die dem peripheren Raum in Österreich – und speziell der Region Gesäuse – schwer zu schaffen macht, wird vermutlich in den nächsten Jahrzehnten eine fast vollkommene Entvölkerung einzelner Alpentäler zur Folge haben. Dann wird man überlegen müssen, ob die hohen Kosten für Schutzmaßnahmen in all diesen Tälern weiterhin gerechtfertigt sind. Der betroffenen Bevölkerung Johnsbachs, Gstatterbodens und der Alpentäler allgemein ist eine negative Einstellung diesbezüglich nicht zu verdenken,

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Schriften des Nationalparks Gesäuse](#)

Jahr/Year: 2011

Band/Volume: [6](#)

Autor(en)/Author(s): Hasitschka Josef

Artikel/Article: [1.3 Schadenslawinen am Tamischbachturm. 28-32](#)