Entwicklung des Schisports

Die Entwicklung des Schisportes in Leogang geht auf 1902 zurück, als Oberpolizeirat Theo Gmeiner aus Linz mit sechs schibegeisterten Beamten erstmals von Saalbach aus mit Schiern den Asitz bestieg und nach Leogang abfuhr. Das Aufsehen, das er dabei erregte, animierte die einheimischen Buben, mit selbstgebastelten Fasstauben und darauf genagelten Schuhen zur Nachahmung.

1904 benutzte der Förster Ludwig Wihr von den Bayerischen Saalforsten die ersten richtigen Schier mit der sog. „Lilienfeldbindung“ und einem Stackelstecken zur Ausübung seines Berufes in Leogang.

1908 gab es schon mehrere begeisterte Schifahrer und 1910 wird vom ersten Wettrennen von der Brunnaualm berichtet.

Im ersten Weltkrieg nahm Josef Höck an Schilehrgängen auf dem Mooserboden bei den bekannten Schipionieren Hannes Schneider, Bilgerie und Zdarsky teil und brachte diese neue Fertigkeit nach Leogang.

Dann waren die beiden Förster Mayer (Saalforste) und Holzer (Ärar) maßgeblich für den Schisport in Leogang. Sie beherrschten bereits die Techniken des Telemarkstils, des Christiania-Schwunges und benützten zwei Schistöcke.

Das ersten Bilder von Preisschifahren in Leogang stammen aus dem Jahr 1924. Die Schulchronik vermerkt, dass der Start für die jüngeren (unter 12 Jahren) beim Irrachbauern und für die älteren beim Irracheck war. Alle bekamen einen Preis, ein Gruppenfoto, eine Jause und ein Ständchen von der Musikkapelle. Der erste Preis war ein Paar neue Schi mit Bindung, der zweite ein Paar neue Schi ohne Bindung und der Dritte bekam gebrauchte Schi.

1929 standen erstmals die Volksschulen Leogang und Hütten auf dem Schantei im Wettstreit. Oberlehrer Albert Steidl von der Schule Hütten berichtet in der Schulchronik darüber. Es gab 2 Altersgruppen, eine ausgiebige Jause im Gasthaus Madreiter, die Musikkapelle spielte auf und als Preise gab es „Wintersportartikel.“ Die Gruppensieger waren Schied Heinrich und Kirchmaier Peter, beide von der Volksschule Hütten.

(Sportclub Leogang, 1997)

Preisschifahren 1924. Die Organisatoren waren der Lehrer Franz Xaver Steiner und die Förster Mayer und Holzer.

Personen: 5. v. l. Karl Schmidt, 1.v.r. Förster Holzer, 2.v.r Lehrer Franz Xaver Steiner

Schulschirennen 1924

Bilder: Karl Schmidt, Salzburg

Von der Volksschule Hütten stammt dieses Bild aus dem Jahr 1928, das einige Schüler mit Schi zeigt. Für viele Kinder wird Schifahren zu dieser Zeit wegen fehlender Ausrüstung noch ein Traum gewesen sein.

Bild: Anton Zehentmayer, Leogang

In den 1930er Jahren wurde das Asitz-Schigebiet durch den Bau der Asitzhütte ein beliebtes Tourengebiet und es gab die ersten Rennen zum Pirzbühel mit großer Teilnehmerzahl.

Durch den zweiten Weltkrieg wurde die Entwicklung des Schilaufs unterbrochen, aber bereits 1947 erfolgte die Gründung des Schiclubs Leogang auf Initiative von Baron Seyffertitz, Sepp Herzog und Hans Schwabl.

Die Entwicklungsgeschichte des Schiclubs wird im Kapitel Vereine weiter beschrieben und ist in der Jubiläumsschrift des Sportclubs Leogang 1947-1997 im Detail dargestellt.

(Sportclub Leogang, 1997)

Die Asitzhütte wurde 1930 von der Familie Seer erbaut und war für die Leoganger Schifahrer und vereinzelt auch für Schiurlauber ein beliebtes Ziel. Aufstieg und Abfahrt erfolgte über Pirzbühel und die Schwarzbachseite.

Bild: Leonhard Höck, Leogang

Auf der Asitzhütte zu Ostern 1942 mit Wirtin Vroni Seer (3.v.r.)

Bild: Heribert Weigand, Köln (Bub vorne rechts)

Gepäcktransport auf der Asitzhütte 1960

Bilder: Herbert Seer, Leogang

Der Gepäcktransport für die Wintersportgäste von und zur Asitzhütte war vor dem Bau der Asitzlifte eine sehr mühsame Aufgabe. Mit dem Ziehschlitten musste das Gepäck in kleineren Portionen vom Pirzbühel auf die Hütte gezogen werden und die Abfahrt war mit der Last auf diesem Schlitten kein ungefährliches Unterfangen.

Eine wichtige Pionierrolle im professionellen Schisport nach 1945 und bis heute hat der „Kraller Sepp“ (Altenberger) gespielt. Er berichtet über seinen Weg zum Schilehrer:

> *I bin damals scho als junger Bua gern schifahrn gonga und bin oana va de bessern Fahrer gwein in Loigam, wia ma so an Asitz aufi gonga sand, de Schuiklassn. Und da konn i mi erinnern, da bi i euwei zu mein Onke Flo umi nach Saalbach gfahrn, jeds Jahr za Weihnachten übern Berg, mit 12-13 Jahr bin i da alloa umi und ho scho Führungen gmacht mit seine Gäst. Des is no vor 1938 gwesen.*
>
> *Wia i nochand van Kriag hoamkemma bi, ho i ma natürlich Gedanken gmacht, wia geht's mit da Landwirtschaft weida, i bi ja a leidenschaftlicher Bauer gwein. Aber im Winta is ja da Bauer nit ausgelastet und da hamb de Bauern teilweise a Gschäft ghabt mitn Hoizführn. Aber da sand eh scho so vü gwein und koa Aussicht, dass da no oane einikemma is.*
>
> *Iatza ho i ma denkt, des mit de Wintergäst miassat eigentlich a in da Loigam möglich sein, weil in Saalbach da hats ja scho de Werbung geibn vorn Kriag: "Schiparadies Saalbach - hundert Abfahrten". Aba logisch, no koane Aufstiegshilfen zu der Zeit. Aber va überall hat ma obafoahn kinna, es is no weniger verwachsen gwein damals. De Bergmäder san ja gerodet wordn für de Almen und Halten. Da bin i auf de Idee kemma, weil in Saalbach hats ja scho Schilehrer geibn, des miassat in Leogang a möglich sein, wenn ma da an Anfong machat und aufbauat. Schilift hats eh ningascht oan geibn.*
>
> *I ho dann glei naochn Kriag de Landesschilehrer-Ausbildung am Obertauern obn gmacht und mi glei ongmelt zur staatlichen Schilehrer-Ausbildung und Prüfung am Arlberg. Va Salzburg sand ma drei Schilehrer gwein.*
>
> *Drei Jahr hast Praxis hoabn miassn, bist a Schischui onmelden hast kinna und i ho dann ab 1950 mei Schischuiberechtigung ghabt.*
>
> (Altenberger, J., 2005)

In diese Zeit fällt auch der Schiunterricht durch Sepp Altenberger auf der Asitzhütte. Morgens versorgte er die Kühe im Krallerhof, stieg in Rekordzeit hinauf zur Asitzhütte zum Schiunterricht und das Mittagessen verdiente er sich durch Wassertragen von einer tiefer liegenden Quelle zur Asitzhütte. Am Nachmittag war wieder Schikurs und gegen Abend Stallarbeit am Krallerhof.

1952 gab es den ersten Schilift in Leogang beim Gut Schrattenegg oberhalb des Badhauses. Die Familie Baron Theobald Seyffertitz beherbergte im Badhaus bereits Wintergäste und die Tochter Baroness Maidi Seyffertitz unterstützte den Schilehrer Sepp Altenberger beim Unterricht und als Dolmetscherin für die ausländischen Gäste aus ganz Europa.

Über die noblen Gäste und den einfachen Schleiflift berichtet Sepp Altenberger:

Im Badhaus is scho Schibetrieb gwein und s'Badhaus woar ja damals a Nobelhotel, überwiegend de Aristokratie is da aogstiegn, da Baron Seyffertitz haot ja Beziehungen ghabt zu all möglichen Leit, weil der woar ja der Präsident von der Sommerolympiade 1936. Im Badhaus woar i da Schilehrer und ho Prinzessinnen und Komptessen untaricht.

Da Schilift, der hat a so a dicks Soae (Seil) ghabt und anghengt haost de mit an Hoizklobn, der se vaklemmt hat, wennst de einghengt hast und a Stricke dro mit an kloan Breidl. Dia hat ma nachand mit an Buglkerbö wieda oiche fiahn miassn.

(Altenberger, J., 2005)

Hilfsschilehrerin Maidi Seyffertitz 1952 am Schrattenegglift
Bilder: Bergbaumuseum Leogang

Schilehr-Pioniere Maidi Seyffertitz und Sepp Altenberger im Badhaus/Schrattenegg 1952

Lustige Schidemonstration von Sepp Altenberger 1952

Bild: Bergbaumuseum Leogang

Wintergäste beim Badhaus 1957 und bereits 1937 (unten)

Bilder: Seyffertitz, Salzburg

Die Keilhose war 1955 bei Groß und Klein modern

Bild: Marianne Müller, Leogang

Die Landesjugendmeisterschaften 1955 wurden auf Piste und Schanze ausgetragen

Bilder: Schulchronik Leogang

Unterhalb des Krallerhofes gab es zu dieser Zeit eine Schanzenanlage mit einer hölzernen Konstruktion für den Anlaufturm und die Schiedsrichterbühne. Wir sehen im Bild einen perfekten Flug mit früher V-Schiführung.

1958 war es auch im Dorf soweit, dass die 1. Leoganger Schiliftgesellschaft mit einem Grundkapital von 100.000 S gegründet wurde. 25 Gesellschafter, vorwiegend die Gastwirte und Gewerbetreibenden des Dorfes, gehörten der Gesellschaft an und auch die Gemeinde beteiligte sich mit 15.000 S. Es wurde der Schanteilift gebaut. Geschäftsführer war Josef Gschwandtner und Betriebsleiter Toni Madreiter.

Der Schanteilift war weitgehend eine Konstruktion des Schmiedes Alfons De Mas mit einem abenteuerlichen Gehängetransport talwärts, wo auf einem Drahtseil die metallenen Anhängbügel rutschten und in die Talstation „einschlugen“. Trotzdem war es eine Sensation für die Dorfjugend und die beginnende Schikursszene am Schantei mit vorwiegend holländischen und deutschen Gästen. Der Autor hat sich da seine Hilfsschilehrer-Sporen verdient.

Der Schanteilift 1959

Bild: Dominik Schachermayer, Leogang

Ein weiterer Kleinschlepplift wurde 1962 von Sebastian Madreiter, Leonhard Mühlauer und Josef Altenberger für die Hausgäste des Embach-, Brandstatt- und Krallerhofes errichtet. Das Gelände war aber für Anfänger zu schwierig und für Geübte zu kurz.

Ein wesentlicher Schritt in der Wintersportentwicklung war 1964 der Bau des Wimbachliftes durch den Tiroler Jakob Maikl-Cristallnig. Erstmals wurde ein anspruchsvolles Gelände mit mehreren Abfahrten erschlossen. Sehr aufwändig war allerdings die Präparierung der drei Pisten mit einer 3 m breiten selbstgebauten Walze, die der Obermadreit Zenzei ohne Bremse ins Tal steuerte, nachdem sie vorher mit dem Lift hinaufgezogen wurde. Auch mit einem Schidoo hat er in stundenlanger Nachtarbeit die Piste präpariert.

Der Autor erinnert sich an die Eigenkonstruktion einer Pistenwalze mit 34 PS-VW-Motor, zu der er die Aluminiumprofile der Ketten beisteuerte und an das klägliche Ergebnis dieser Erfindung. Man hätte damit nur die Talstation präparieren können, bergauf verließ sie die Kraft.

Wimbachlift errichtet 1965, rechts Pistenchef Obermadreit Zenzei

Bilder: Bergbaumuseum Leogang und Albert Steidl, Leogang

Wimbachlift 1972

Bild: Leonhard Höck, Leogang

Der Schlepplift beim Krallerhof entstand 1968. Die Pistenpräparierung erfolgte mit dem Schidoo durch Sepp Altenberger.

Bild: Bergbaumuseum Leogang

Die 1. Leoganger Schiliftgesellschaft baute 1970 den Rainerkögei-Schlepplift bei Ellmau zum Pirzbühel hinauf. Die damals noch nicht als Firma eingetragenen „Leoganger Bergbahnen GmbH“ finanzierten ebenfalls 1970 den Kauf des Wimbachlifts von Maikl-Christalnigg um 800.000 S. Sebastian Madreiter wurde Geschäftsführer der 1. Leoganger Schiliftgesellschaft.

1970 begannen, initiiert durch Bürgermeister Dr. Albert Steidl, auch die Planungsgespräche für die Erschließung des Asitzgebietes. Die Wintersportkommission des Landes Salzburg forcierte eine Liftverbindung zur Schultersbachhöhe mit Anschluss an den Biberglift (Schischaukel Saalfelden). Der Gutachter Prof. Fred Rössner gab dem Asitzprojekt mit Verbindung zu Viehhofen/Saalbach eindeutig den Vorzug. Die Gemeindevertretung stimmte diesem Gutachten zu.

Die 1. Leoganger Schiliftgesellschaft war in dieser Phase als Träger der Konzession für Liftbauten voll integriert und die meisten Gesellschafter unterstützten das neue Vorhaben. Da jedoch renommierte Wirte des Dorfes dagegen waren, kam es zu den bekannten Vordertal/Hintertal-Diskussionen, über die Sebastian Madreiter berichtet:

> *Das ist in der Öffentlichkeit nicht direkt zum Tragen gekommen, aber freilich im Hintergrund mag das schon gewesen sein, dass der eine und der andere gemeint hat, es muss unbedingt im Dorf gebaut werden, aber es war die Voraussetzung nicht geschaffen, zumindest wäre das Projekt um vieles teurer geworden. Das Projekt Saalfelden nach Leogang wurde von den zuständigen Fachexperten als nicht zielführend beurteilt.*
>
> (Madreiter, S., 2005)

Das Asitzprojekt wurde jedoch zielstrebig vorangetrieben und 1971 erfolgte durch eine Änderung des Gesellschaftsvertrages der 1. Leoganger Schiliftgesellschaft die offizielle Gründung der „Leoganger Bergbahnbahnen GmbH“ unter der Geschäftsführung von Sebastian Madreiter mit einem Kapital von 5,4 Mio. S. Betriebsleiter war Alfons de Mas. Die Anteile der Gesellschafter der 1. Leoganger Schiliftgesellschaft wurden in die neue Gesellschaft übernommen und wer nicht an die Zukunft dieses neuen Unternehmens geglaubt hat, hat verkauft.

Geschäftsführer Sebastian Madreiter berichtet über diese Projektphase:

> *In erster Linie muss man sagen, die Ausdauer und Energie und die ganze Anregung ist sicherlich von Dr. Steidl ausgegangen, er war da absolut der Meinung, in Leogang muss was geschehen, dass der bischen Sommerfremdenverkehr allein nicht genügt, und dass nur mit einer zweiten Saison die gewerbliche Entwicklung von Gastronomie und Hotellerie zustande kommen kann. Man hat gesehen, dass man das Asitzgebiet erschließen muss und für mich persönlich war es von Anfang an ein großes Bedürfnis, die Verbindung nach*

Saalbach voran zu treiben bzw. nach Möglichkeiten dafür zu suchen.

Man ist davon ausgegangen, dass man zwei Doppelsesselbahnen als moderne Aufstiegshilfe braucht, denn eine Pendelbahn wäre rein finanziell nicht in Frage gekommen. Und es war daran gedacht, in der Asitzmulde Schlepplifte hinzustellen, damit eine Verbindung mit Saalbach zustande kommt. Das Projekt hat um die 12,5 Mio. S gekostet.

Mit den Eigenmittel war das grundsätzlich so, dass das Ministerium einen Eigenmittelnachweis von 50% der Kosten verlangt hat, das haben wir in etwa nachweisen können.

Insgesamt haben wir 174 Gesellschafter für dieses Projekt begeistern können, wenn auch zum Teil die Zeichnungen sehr klein waren. Da waren Zeichnungen mit 500 S, aber auch Zeichnungen mit 270.000 S. Das Bedauerliche im Ganzen war, dass sich einige kompetente Tourismusbetriebe dagegen gestellt haben und dafür überhaupt kein Verständnis aufbringen konnten.

(Madreiter, S., 2005)

Sepp Altenberger hat damals auch ganz auf dieses Liftprojekt gesetzt und berichtet:

Mein Bestreben is de Verbindung mit Saalbach gwein, weil i da enten scho Fuaß gfasst ho als Schilehrer naochn Kriag. I ho auf de Verbindung hingarbeitet. Mit de Saalbacher Gastronomen is nit leicht gonga an Anfong, dia homb nix hearn wolln va da Verbindung.

Da Steidl is eingspreng gwein, der war Feuer und Flamme, des Gebiet van Kühbichl haot eham gfalln und de Verbindung mit Saalbach, des miassat was wern. Da Steidl is mitn Pasterrer guat on gwein, a Saalbacher, aba der hat mit de Saalbacher nit guat harmoniert, scho von da Partei her, wei er is scheinbar a Roter gwein. Da Pasterer hat hat auf da entan Seit den Wildenkarkogel-Schilift baut. Spater is eam nehma so guat gonga mitn Lift und de Saalbacher homb eam aufkaft.

Da Loigoma Lift is ohne de Saalbacher gmacht wordn. Aba des is nit oafach gwein, da woarn sehr vü Skeptiker und dia homb onnane wieda verunsichert. Mia homb gonz schwa des Geud zammkriag, ho selba den gresten Ehrgeiz ghabt zan zeichna, obwohl's ma nit guat gonga is, wei i an 72er-Jahr baut ho. I ho an Bauplan scho ghab, aba ho gsagt, an Bauauftrag gib i erst, wenn des 100-prozentig is mit der Schischaukel. Wia des fix war, ho i des erste Hotel 1973 mit dem steilen Dach, woast scho, baut.

Va de bestehenden Gastwirte sand einige zum Schaden der Liftbetreiber gwein. Der Kirchenwirt hat mi damals, wia i beheizbare Zimmer im Winter gsuacht ho, aussigschmissn, er wü sei Ruah haben im Winter und s'Wild will a a Ruah haben, er is ja Jaga gwein. Dem is ja guat gonga, a mords Landwirtschaft und Wald.

Den Lift hamb mehr de Kloan zambringa miassn.

(Altenberger, J., 2005)

In einer kurzen Bauzeit von 5 Monaten erfolgte die Errichtung der ersten Sektion von Hütten auf den Kühbichl und am 18.12.1971 konnte die Eröffnung gefeiert werden.

Der erste Winter war wegen Schneemangel eine Pleite:

Der erste Winter 1971 das war eine Katastrophe. Der Beginn der Saison war mit Problemen behaftet. Wir wussten, dass man ohne Pistenpräpariermaschine wohl keine Piste zustande kriegen kann und der Kauf einer Pistenmaschine war finanziell nicht mehr tragbar. Man hat sich dann umgehört - man hat damals ja immer von einem „Ratrac" gesprochen, das war die Pistenmaschine - und ich habe mich mit der Firma RATRAC in Verbindung gesetzt und denen die Verhältnisse dargestellt, wir haben die Anlage gebaut und können uns keine Pistenmaschine mehr leisten und ob wir nicht leihweise ein Pistengerät kriegen würden gegen monatliche Miete. RATRAC hat mich leider abgewiesen mit der Aussage: „Nein das machen wir nicht, wir verkaufen nur".

Das erste Pistengerät von der Fa. Kässbohrer am Asitz

Bild: Albert Steidl, Leogang

> *Und dann habe ich durch Zufall erfahren, dass in Salzburg bei der Firma Kässbohrer eine Pistenmaschine steht. Tags darauf bin ich nach Salzburg gefahren und habe bei den zuständigen Herren dieselbe Bitte gestellt, ob es nicht möglich ist, dieses Pistengerät zu mieten. Da haben sie zugestimmt, haben eine sehr günstige Miete vereinbart und zusätzlich habe ich noch im Verhandlungsweg erreicht, wenn wir nächsten Winter ein Pistengerät kaufen, dass uns dann die Miete gutgeschrieben wird. Also so sind wir zumindestens zu einem Pistengerät gekommen, aber etwas verspätet, wir konnten den ersten Schneefall leider nicht präparieren, sondern erst 14 Tage darauf. Es war zwar wenig Schnee, wir konnten aber die Piste zur Eröffnung flott machen. Der Samstag, der Eröffnungstag, war ein voller Erfolg und am Sonntag kam dann der große Regen und die ganze Piste war wieder weg. Es war jedenfalls der ganze Winter ohne nennenswerten Schibetrieb und wir haben den nächsten Winter die Saisonkarten 1971/72 wieder gültig gemacht für den darauffolgenden Winter.*
>
> (Madreiter, S., 2005)

Kraller Sepp im Originalton über das erste Betriebsjahr:

> *Da erste Winta war a Watschn, wei so wenk Schneei gwein is, aba ein deitlicha Hinweis, dass ma gonz auffi miassn, wei des is glei a hoibe Gschicht gwein. Da hom ma an gonz ungünstigen Winta ghoub, unt is fast koa Schneei liegn blieb und da hast praktisch gar nit schifoan kinna, wo mas Gelände hergricht hättn, wei da is ja koa Humus drauf gwein, es is nit amal gstoant gwein. Mia sand dann da ochagfoarn, wo nit präpariascht gwein is. D'Schi homb da halt nit derbarmen derfn.*
>
> (Altenberger, J., 2005)

Die Gesellschaft forcierte dann den Bau der 2. Sektion ins schneesicherere Asitzgebiet. Es war wieder ein harter Kampf um die Finanzierung, die nur mit persönlicher Haftung der Geschäftsführung und einiger Aktionäre erreicht werden konnte. Die Banken erkannten damals die Zukunft des Liftgeschäftes nicht und so gab es von Raiffeisen und der Creditanstalt trotz intensiver Bemühungen der Projektbetreiber keine Kredite. Ein Kredit der Landes-Hypothekenanstalt von 15,5 Mio. S rettete das Vorhaben.

Auch einige Grundbesitzer auf der 2. Sektion machten große Schwierigkeiten, obwohl sie später vom Fremdenverkehr sehr profitiert haben.

Geschäftsführer Sebastian Madreiter berichtet:

> *Die Finanzierung war sehr schwierig. Der Kreditgeber war am Ende die Landes-Hypothekenanstalt, aber nur unter bestimmten Voraussetzungen. Der Bürgermeister wollte über die Gemeinde eine Haftung übernehmen. Die Gemeindeaufsicht hat der Ausfallhaftung aber nicht zugestimmt, sondern die Zustimmung der Gemeindeaufsicht wurde erst gegeben, als 8 oder 10 Personen, die wir damals waren, eine Rückbürgschaft übernommen haben, sozusagen eine Garantie. Dann ist es erst möglich geworden, dass die Gemeinde eine Ausfallhaftung übernehmen hat dürfen. Und zum zweiten waren Wechsel fällig und da mussten von*

Bau der Talstation für die 2. Sektion der Asitzbahn 1972

Bilder: Albert Steidl, Leogang

Stützenmontage mit dem Hubschrauber für die 2. Sektion der Asitzbahn 1972

> *Dr. Steidl und mir persönliche Haftungen übernommen werden, damit der Bau überhaupt wieder weiter lief.*
>
> (Madreiter, S., 2005)

In einer Bauzeit von wieder nur 5 Monaten erfolgte die Errichtung der 2. Sektion und die Eröffnung konnte im Dezember 1972 mit 2 Tagen Freifahrt gefeiert werden. Sebastian Madreiter berichtet über diese Projektphase:

> *Wir haben dann 1972 die zweite Sektion gebaut und zwei Schlepplifte in der Asitzmulde, die Zeit war sehr sehr knapp. Für die Schlepplifte haben wir zum Teil im November bei tiefen Aussentemperaturen noch Betonarbeiten durchzuführen gehabt und die Montagen bei irrsinnig viel Schnee noch vollzogen. Es hat uns damals einige Rollenbatterien, die gelagert wurden, so verschneit, dass wir sie nicht mehr gefunden haben. Es wurden neue von der Firma zur Verfügung gestellt, weil es ja auch deren Problem war, dass sie nicht besser aufgepasst haben, wo sie sie gelagert haben.*
>
> *Beim Seilzug der zweiten Sektion ist uns dann ein schreckliches Malheur passiert, das aber gottlob ohne Verletzungen von Personen abgegangen ist. Beim Seilspannen ist uns das Spannseil vom Spanngewicht gerissen, sodass der fahrbare Antrieb, so hat das technisch geheissen, von der Station heraus geflogen ist. Zum größten Glück hat es keine Verletzten und Toten gegeben. Das war ein furchtbare Sache. Das Spanngewicht ist in den Schacht hinunter gefallen und der ganze Antrieb ist außerhalb der Station gelegen. Schrecklich, das war so schrecklich, ich war damals so fertig, ich habe geglaubt, ich kann nicht mehr.*
>
> *Das große Glück war, dass die Seilbahnfirma Doppelmaier ganz den gleichen Antrieb in der Firma liegen gehabt hat, weil einer nicht zahlen konnte bzw. den Auftrag verschieben musste. So haben sie den Antrieb sofort liefern können, sodass wir wieder zeitgerecht in Betrieb gegangen sind.*

Mit dem Bau der beiden Schleiflifte in der Asitzmulde war der Zusammenschluss mit Saalbach möglich, denn auf der

Abgestürzte Antriebsgruppe nach Seilriss des Spanngewichtes

Bild: Leoganger Bergbahnen

Saalbacher Seite bestanden bereits die Wildenkarkogelbahn (jetzt Schönleitenbahn) und der Pointenlift, die die Gesellschaft des Saalbacher Elektrounternehmers Johann Pasterer gebaut hatte:

> *Bald war der mechanische Zusammenschluss mit Saalbach gegeben, nur kein Kartenverbund war da. Das hat sich zwei Jahre darauf auch schon machen lassen, dass wir mit sog. Punktekarten eine Abrechnungsmöglichkeit geschaffen haben, die auch in Saalbach/Hinterglemm gegolten hat. Für jede Anlage ist eine bestimmte Punktezahl heruntergerissen worden und so wurde 1973 eine Verbindung mit Saalbach (Wildenkarkogelbahn) aufgebaut. Die elektronischen Kartensysteme hat es damals ja noch nicht gegeben.*
>
> (Madreiter, S., 2005)

1972 beabsichtigte der Kirchenwirt Georg Stöckl den Schanteilift zu modernisieren und auf eine Beförderungskapazität von 800 Personen/Std. auszubauen. Die Bedarfsprüfung wurde jedoch in der Gemeinderatssitzung vom 17.6.1972 mit der Begründung abgewiesen, weil:

> *... die Leoganger Bergbahnen in der Nähe (Wimbach) einen Lift betreiben, weiters die Asitzlifte großzügig ausgebaut werden, besteht kein Bedarf für einen Lift am Schantei.*
>
> (Gemeinderats-Protokolle, (1924 ff)

1975 wurde der Wimbachlift durch einen neuen Doppelschlepplift ersetzt und ein Kassengebäude mit Gastwirtschaft errichtet. In der Asitzmulde kam ein Doppelschlepplift dazu. Die erste gemeinsame Wochenkarte mit Saalbach forcierte die Schischaukel mit Saalbach.

Die Entwicklung der Leistungszahlen belohnte die getätigten Anstrengungen:

> Die Nächtigungszahlen hatten sich von 1971 bis 1975 durch den Winterbetrieb auf 227.000 verdoppelt.
>
> Die Beförderungen auf der Asitzbahn betrugen 1972 0,7 Mio, 1975/76 1,8 Mio, 1976/77 2,1 Mio. und 1977/78 2,3 Mio, 2010 5 Mio..

Die weiteren Ausbaustufen waren:

1976 Bau des Riederfeldliftes

1978 Errichtung Übungslift Madreit

1981 kostenloser Schibus von Leogang zur Asitzbahn

1982 Bau des Almliftes bei der Forsthofalm

1983 Schiroute ins Dorf

1988 Bau der Vierersesselbahn auf den Kl. Asitz

1990 Errichtung der Einseil-Umlaufbahnen Asitz I und II mit 8er Kabinen

1994 Bau der Beschneiungsanlage mit Wasserfassung in Schwarzleo, Pumpstationen Forsthofalm und Kühbühel

1998 Errichtung des Schanteiliftes im Dorf
Inbetriebnahme Schidata-Zutrittssystem

1999 Errichtung „Sinne-Erlebnispark“ auf der Mittelstation

2000 Bau des 6er Sesselliftes auf den Asitzkogel als Verbindung zu Saalbach

2001 Bau und Eröffnung des Bikeparks Leogang

2002 Errichtung des Nitro-Snowparks in der Asitzmulde

2003 Bau der 6er Sesselbahn in der Asitzmulde

2004 Bau des Speichersees zwischen Kl. und Gr. Asitz und Erweiterung der Beschneiungsanlage in der Asitzmulde

2006 Umbau der Talstation der Asitzbahn zur „Sportarena“

2006 Bau Übungslift Bergstation
Errichtung Leos-Kinderland bei der Talstation

2008 Errichtung 8er-Asitzgipfelbahn
Bau der Sommerrodelbahn bei der Bergstation

2009 Errichtung 4-er Almbahn

2010 Erweiterung der Sportarena in der Talstation um Sportshop Mitterer
Durchführung 1. Mountainbike-Weltcup im Bikepark Leogang

2010 Bau einer Werkstätte und Garage für Pistenfahrzeuge auf der Mittelstation

2011 Errichtung „Flying Fox XXL“ auf der Mittelstation mit 1,4 km langer Seilrutsche zur Oberhofalm

2012 Klang-Sommerrodelbahn bei der Bergstation

Die Leoganger Bergbahnen sind ein wichtiger Arbeitgeber und beschäftigt im Winter 78 und im Sommer 59 Mitarbeiter.

1990 wurde der Doppelsessellifte Asitz I und II durch eine moderne Einseil-Umlaufbahnen mit 8er Kabinen ersetzt

2003 folgte die 6er Asitzmuldenbahn für die Verbindung nach Saalbach

Bilder: Leogang Bergbahnen

2002 Nitro-Snowpark in der Asitzmulde

2004 Bau des Speichersees zwischen Kl. und Gr. Asitz

Bild: Alois Schwaiger, Leogang

2002 Große Sprünge im Nitro-Snowpark

2006 Leos Kinderland

Bild: Leoganger Bergbahnen

2009 Almbahn

2008 8-er Asitzgipfelbahn

Pistenpräparierung mit Windeneinsatz in steilem Gelände

Bilder: Leoganger Bergbahnen