

Eisabbau am Birnbachloch-Gletscher

Im Talschluss des Ullachgrabens, am Fuße der 1400 m hohen Südwand des Birnhorns, liegt in 1250 m Seehöhe ein Schneefeld, das im Winter durch zahlreiche Lawinen gespeist wird. Der Schnee schmilzt im Sommer nie ganz weg und bildet ein Eisfeld, den Birnbachgletscher. Er soll der tiefst gelegene Gletscher der Alpen sein. Neben dem Eisfeld liegt das Birnbachloch, ein direkt aus dem Berg entspringender Quellbach.

Bevor es elektrische Kühlanlagen gab, war es üblich, dass Gastwirte im Winter Eis aus Teichen und Seen schnitten und in sog. „Eiskeller“ für die Kühlung der Getränke einlagerten. Die Bierbrauereien von München haben ihren großen Eisbedarf für die Bierkühlung Ende des 19. Jhdts. weitab von München im Zeller-See und auch im Griesen-See gedeckt. Doch es gab auch damals schon warme Winter und die Seen froren nicht mehr zu. So begannen die „Münchner Eiswerke“ am Birnbachgletscher mit der Eisgewinnung. Das Eis wurde in Blöcken abgebaut und über eine mehrere hundert Meter lange Holz-Rutschbahn in den Örgenkessel befördert. Von dort wurde es mit Pferdefuhrwerken zum Gleisanschluss der Eisenbahn befördert. Zeitweilig waren bis zu hundert Arbeiter mit dem Schneiden, der Beförderung und Verladung des Eises beschäftigt.

Durch den Rückgang des Gletschers, den überhöhten Abbau, der in immer größeren Höhen erfolgen musste, und mehrmalige Hochwasserschäden an den Rutschen, wurde um 1900 die Eisgewinnung eingestellt.

Die Münchner „Illustrierte Zeitung“ brachte am 18. November 1897 folgenden Bericht:

Ausnutzung einer vergletscherten Schneelawine am Birnhorn bei Saalfelden.

Das herrliche Gebiet des Birnhorns (2630 Mtr.) mit der eine großartige Fernsicht bietenden Hütte der Alpenvereinsection Passau, von Leogang, Station der Giselabahn, in sechs Stunden zu erreichen, bot dieses Jahr in seinem Ullachgraben den treuen Freunden dieser hohen Zinne ein gegen sonst ganz verändertes Bild dar.

Wo in anderen Jahren nur stille Ruhe herrschte, wo sonst dem kühnen Bergsteiger höchstens noch einige Hirtenbuben Auskunft geben konnten, herrscht heuer in den Monaten August, September und Oktober ein rühriges Schaffen und Treiben fleißiger Arbeiter; galt es doch, ein sonst ungewohntes Unternehmen mit Erfolg zur Ausführung zu bringen, nämlich dafür zu sorgen, dass der durch den vergangenen milden Winter in Aussicht stehenden Mangel an Eis nicht Tatsache werde.

Die vereinigten Münchner Eiswerke Ortlieb und Edenhofer, die München seit Jahren durch ihre amerikanischen Eishäuser am Nymphenburger Kanal und durch ihre Eisfabrik (System Linde) mit Eis versorgen, hatten der schwachen Eisernernte des Münchner Platzes schon dadurch nachgeholfen, dass sie in den Monaten Februar und März Hunderte von Waggons See-Eis von Zell am See bezogen und in den Eishäusern einlagerten; ebenso wurden am Hopfensee bei Füssen in fliegenden Depots Tausende von Centnern geborgen, die dann in den Monaten Mai und Juni nach München verfrachtet wurden.

Mit diesen Vorkehrungen war der Vorrat gesichert, der zur Befriedigung der stehenden Kundschaft notwendig war; die rege Nachfrage sonst fernstehender Reflectanten veranlasste

nun die genannte Firma, dem Gedanken näher zu treten, Eis von den Bergen herabzuschaffen. Es wurden die Gletscher des Arlbergs, des Glocknergebietes und des Feuersteins bei Gossensaß besichtigt, Pläne für deren Ausbeutung entworfen und wieder verworfen, bis sich endlich das durch Lawinen gebildete und vergletscherte Schneefeld am Birnhorn als das für die Ausbeutung am meisten geeigneten Objekt darbot.

Dieses Schneefeld liegt in einer trichterförmigen Einsenkung an den steilen Hängen des Birnhorns, erreicht hier die Höhe eines großen Kirchturms und fällt mit einer Neigung von 25 und bis zu 30 Grad zur Mur ab. Das Innere des Schneefeldes wird von einem Bach durchflossen und bildet eine wunderbare, mächtige Eishöhle.

Die gewaltige Ausdehnung dieses Schneefeldes ist geeignet, Tausende von Waggons Eis abzugeben. Die Ausbeutung wurde in der Weise bewirkt, dass man in das Eis Stollen in einer Höhe von 2 bis 9 Meter und einer Tiefe von 2 bis 15 Meter trieb. Das an die Felsen fest angefrorene Eis wurde mittels Dynamit gesprengt und so Blöcke von 100 bis 150 Ctr. losgelöst, die dann zu Centnerstücken zerkleinert auf einer eigens für diesen Zweck erbauten Holzbahn von 1600 Mtr. Länge mit starkem Getöse selbst ihren Weg ins Tal nahmen, um von hier aus mittels Wagengespanne zur Verladestelle auf der offenen Eisenbahnstrecke zwischen Saalfelden und Leogang gebracht zu werden.

Die Beförderung des Eiswaggons durch die beteiligten Bahnen geschah so rasch, dass das Eis, das Montags am Birnhorn gewonnen wurde, schon Mittwochs in München seinem Zweck zugeführt werden konnte.

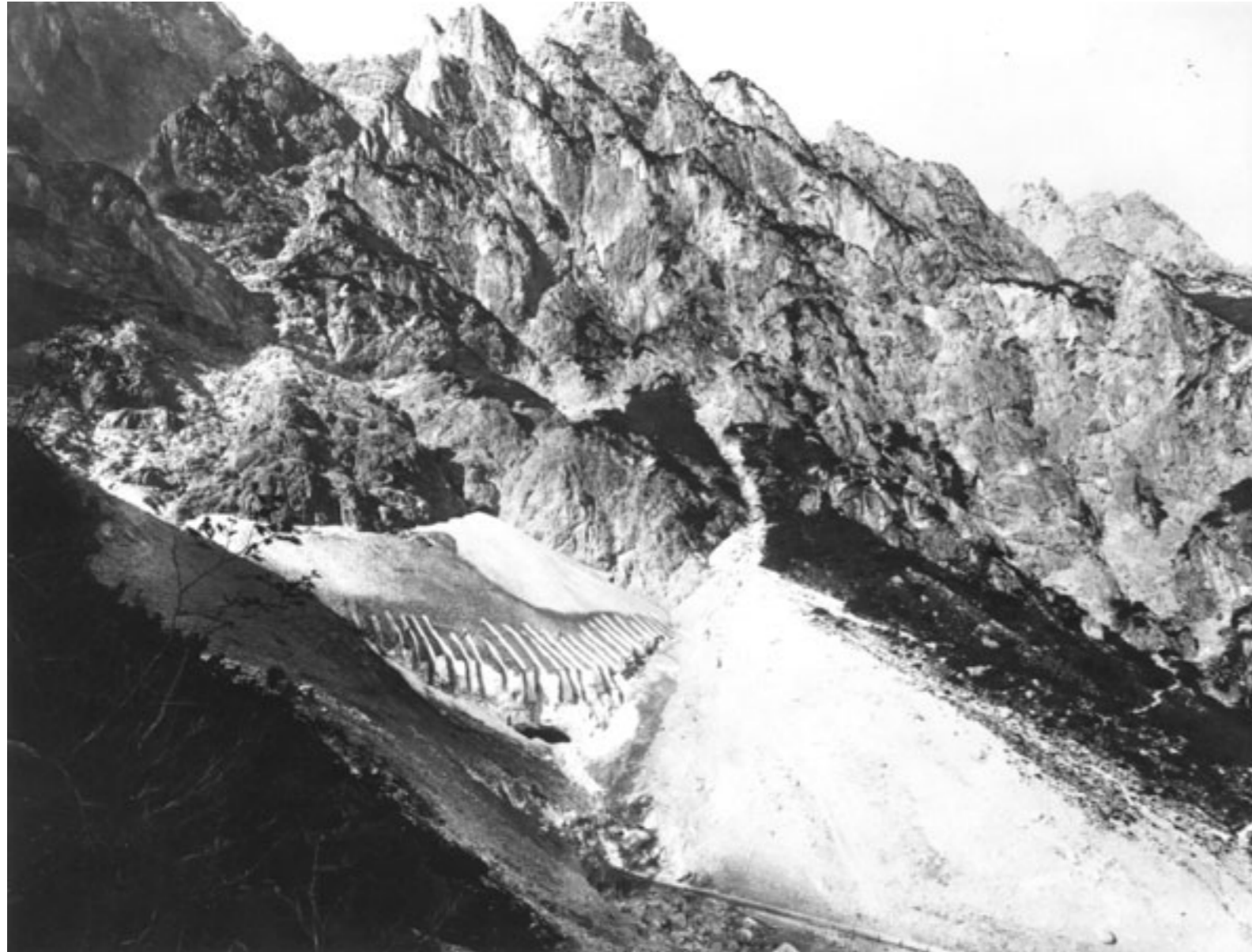
(Illustrierte Zeitung, 1897, S. 692f)



Der Birnbachloch-Gletscher im Sommer 2002. Er ist wie alle Alpengletscher in den letzten 100 Jahren stark geschrumpft und nur mehr als größeres Schneefeld zu bezeichnen. Heute müsste man in München wirklich Angst um die kalte Maß Bier haben, wenn es keine Kühlschranks gäbe.

Das Symbol <<<<< markiert in etwa die Höhe des Schneefeldes im Jahr 1897.

Bild: Christine Schwaiger, Leogang



Birnbachloch-Gletscher während des Eisabbaus im September 1897

Bild: Photographische Kunstanstalt, München/Technisches Archiv des Deutschen Museums, München, Bild 21382



Dieses Bild zeigt ebenfalls die Abbaumethode mit Schlitzen

Bild: J. Moßhammer, Saalfelden/Museum Schloss Ritzten, Saalfelden



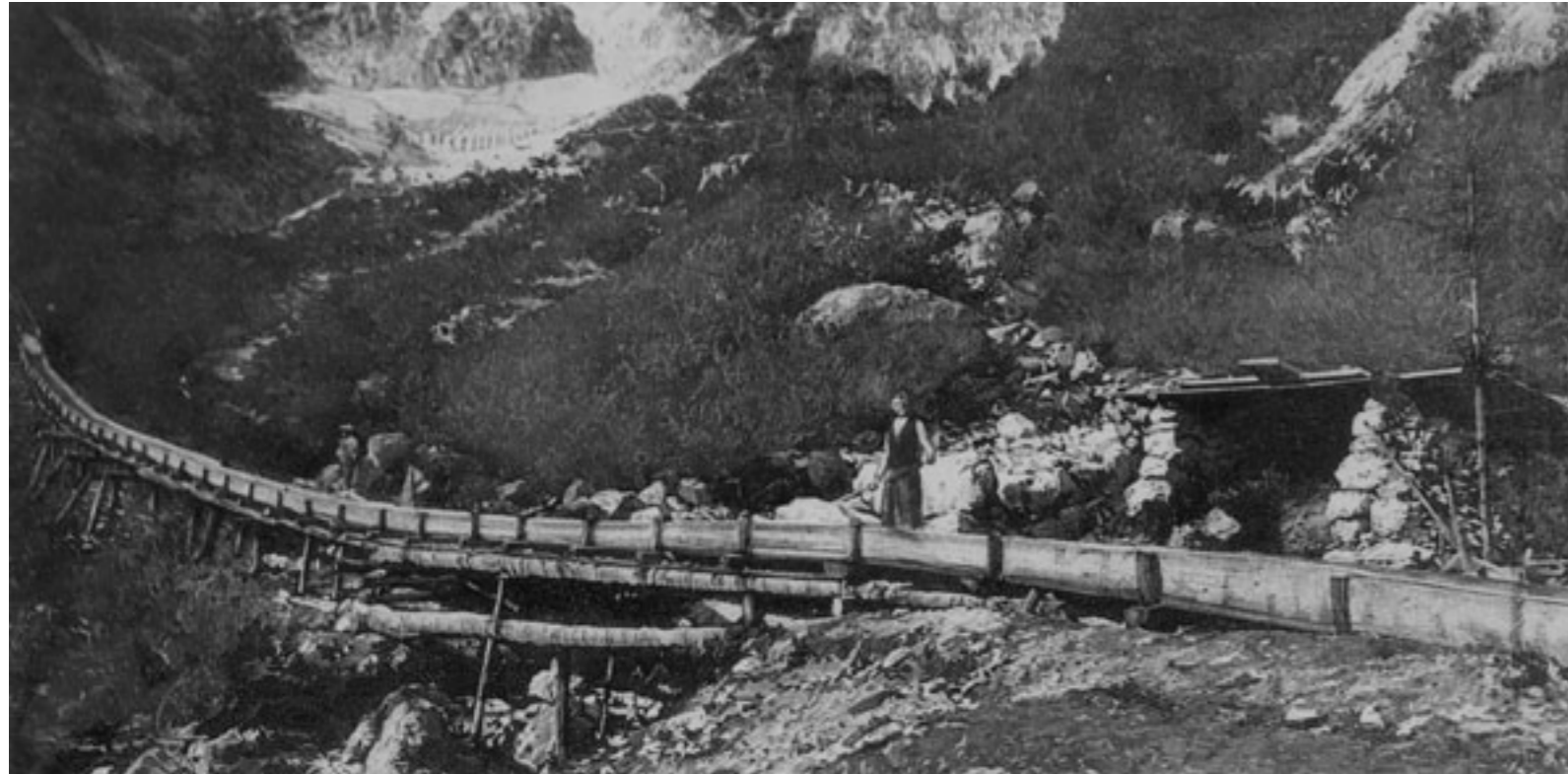
Blick aus dem Gletschermund auf die Arbeiter

Bild: Photographische Kunstanstalt, München/Technisches Archiv des Deutschen Museums, München, Bild 21384



Arbeitsgruppe mit langen Beilen zum Hacken der Gräben im Gletschereis

Bild: Photographische Kunstanstalt, München/Technisches Archiv des Deutschen Museums, München, Bild 21385



Auf einer 1600 m langen Holzrutsche wurden die Eisblöcke ins Ullachtal bis zum Örgenkessel befördert

Bild: Photographische Kunstanstalt, München/Technisches Archiv des Deutschen Museums, München



Blick auf die Eisrutsche zum Örgenkessel. Auf der Strecke sorgten Posten für „freie Bahn“ und den Weitertransport.

Bild: Photographische Kunstanstalt, München/Technisches Archiv des Deutschen Museums, München, Bild 21381



Am Ende der Rutschbahn im Örgenkessel wurden die Eisblöcke auf Pferdefuhrwerke verladen und zur Eisenbahn hinaus transportiert. Das Münchner Dirndl wird wohl nur für den Fotografen posiert haben.

Bild: Photographische Kunstanstalt, München/Technisches Archiv des Deutschen Museums, München, Bild 21386



In der Nähe der später (1930) errichteten Haltestelle Leogang Steinberge erfolgte auf offener Strecke die Bahnverladung des Eises für den Weitertransport nach München

Bild: Photographische Kunstanstalt, München/Technisches Archiv des Deutschen Museums, München, Bild 213867