



Blick in eine Eishöhle beim Birnbachloch: mit Arbeitern, die das Eis mühevoll händisch zerkleinerten

Bild: Technisches Archiv des Deutschen Museums München

Münchens Brauereibesitzer standen unter massivem Druck. Den Gastronomen stand permanent kalter Schweiß auf der Stirn. Sämtlichen Biergärten drohte der Ruin, dem Freistaat ein schäumender Volksaufstand. Kein Wunder, denn über Stadt und Land lastete ein

Münchens uralte Angst vor der lauwarmen Maß Bier

Alptraum. **Bayern blieb ein Aufstand erspart: Dank Eis aus Salzburgs Bergen** Von Heinz Bayer

■ ■

Hopfen und Malz schienen verloren. Gräßliche Urängste ließen den Bayern kollektiv die Zungen am Gaumen festkleben. Die Schreckensvision lautete: „Sakra! Unser Bier wird warm!“

Schuld am drohenden Desaster war der Winter. Jener des Jahres 1896/97. Eigentlich stand dem milden Irgendetwas das Attribut „Winter“ gar nicht zu. Denn der Frost blieb aus und Schnee war rar. Den Seen fehlte die Eisdecke – und damit Brauereien und Wirtschaften Essentielles: ausreichender Vorrat an natürlichem Eis, um die gelagerten Gerstensäfte kühl zu lagern.

Da war guter Rat teuer und jede Anstrengung recht. Die Münchner wurden nach langer Suche in Leogang fündig. Im Bereich des Birnbachloches. Dort streckt der niedrigst gelegene Gletscher Mitteleuropas seine kalte Zunge in die Landschaft. Und so berichtete die „Deutsche Illustrierte Zeitung“ in ihrer Ausgabe vom 18. November 1897 freudig: „Das herrliche Gebiet des Birnhorns (2630 m) mit der eine großartige Fernsicht bietenden Hütte der Alpenvereinssektion Passau, von Leo-

gang, 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, herrschte 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 stehende Mangel an Eis nicht zur Thatsache werde.“

Der dürstenden Leserschaft wurde weiters mitgeteilt: „Dieses Schneefeld liegt in einer trichterförmigen Einsenkung an den steilen Wänden des Birnhorns, erreicht hier die Höhe eines großen Kirchthurms und fällt mit einer Neigung von 25 bis 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 bis 15 Meter trieb. Das an die Felsen fest angefrorene Eis wurde mittels Dynamits gesprengt und so Blöcke von 100 bis 200 Zentner losgelöst, die dann, zu Zentnerstücken zerkleinert, auf einer eigens zu diesem Zweck erbauten Holzbahn von 1600 Meter Länge mit starkem Getöse selbst ihren Weg ins Thal nahmen, um von hier aus mittels Wagengepanne zur Verladestelle auf der offenen Eisenbahnstrecke zwischen Saalfelden und Leogang gebracht zu werden. Die Beförderung der Eiswaggons durch die beteiligten Bahnen geschah so rasch, daß das Eis, das Montags am Birnhorn gewonnen wurde, schon Mittwochs in München seinen Zweck zugeführt werden konnte!“

Der Export von Eis tat im vorigen Jahrhundert so manchen Gemeinden in den Alpen einträgliche Geschäfte auf. In der „Zeitschrift für die gesamte Kälteindustrie“ (Jahrgänge 1899

und 1900) finden sich Hinweise, daß am Fuße des Mont Pelvoux bei Briançon in Ostfrankreich die „erste Anlage in Mitteleuropa“ gebaut worden sei, um Gletschereis durch „regelmäßigen Steinbruchbetrieb“ abzubauen. Der Gletscherfuß befindet sich „in einer Höhe von 6600 Fuß“, das Eis wurde mit einer manuell betriebenen Drahtseilbahn von 2 km Länge ins Tal befördert. Der Höhenunterschied betrug „1400 Fuß“. Pro Stunde konnten auf diesem Weg 10 Tonnen Eis befördert werden.

Ullrich Hellmann von der Johannes-Gutenberg-Universität Mainz, der sich intensiv mit der Geschichte der Kühltechnik beschäftigt: „Ob es sich um die erste Anlage handelte, läßt sich heute nicht mehr verifizieren. Bislang blieb meine Suche in alten Ausgaben der „Allgemeinen Brauer- und Hopfen Zeitung“ ergebnislos.“

Die Stadtväter von Zell am See ließen 1899 einen Gleisanschluß direkt an das Seeufer bauen. Drei Jahrzehnte zuvor, ganz exakt im Jahre 1860, kauften die Zeller dem Kaiser den gesamten See und damit verbunden alle Nutzungsrechte um 2000 Gulden ab. Spätestens 1884 hatte sich die

Ausgabe amortisiert. Damals, in diesem strengen Winter, konnten zwischen Mitte Februar und Ende März 3133 Eisenbahnwaggons Eis gewonnen werden. Mehr als die Hälfte der kühlen Fracht, 1905 Waggons, rollten ins benachbarte Deutschland. Den Ertrag, 20.000 Gulden, investierte die Gemeinde in ihre Infrastruktur.

Eiskalte Geschäfte machten die Zeller bis Mitte unseres Jahrhunderts. Die Auflistung der eingehobenen Eisgebühren aus dem Jahre 1930 führt als Hauptabnehmer das Brauhaus in Kaltenhausen bei Hallein an. Dort wurde das Eis vorwiegend in der Produktion eingesetzt. Die zur Biererzeugung erhitzte Würze mußte gekühlt werden. Nur so war die zur Gärung erforderliche Temperatur zu erzielen. Im Falle der Obergärung lag sie zwischen 12 und 20 Grad Celsius, bei der Untergärung zwischen 5 und 6 Grad. Die heiße Würze floß durch ein kompliziertes Rohrsystem. Die Rohre liefen durch einen mit Eisklumpen gefüllten Behälter. Dabei kühlte sich die Würze kontinuierlich ab.