



Wie es zum Bau der Rax-Seilbahn gekommen ist

Denn nicht im Westen Österreichs, sondern hier im Gemeindegebiet Reichenau, hier im Osten, ist die erste Seilbahn Österreichs entstanden.

Dies weist auf die große Tradition und Bedeutung Reichenaus hinsichtlich des Fremdenverkehrs - seinerzeit als "Sommerfrische" bezeichnet hin.

Aus den Hüttenbüchern ist zu ersehen, dass die Rax bereits um die Jahrhundertwende ein gern besuchtes Ausflugsziel war. Man musste die Rax zu Fuß ersteigen, konnte auch reiten oder mit kleinen, von Maultieren gezogenen Wagerln auf den Berg fahren. Z.B. über den Schlangenweg zum Ludwighaus.

Der Gedanke war daher nahe liegend, auch technische Aufstiegshilfen zu schaffen. Schon im Jahre 1913 wurde dem Maschinenbauingenieur Dr. Walter Conrad die Bewilligung vom Eisenbahnministerium erteilt, technische Vorarbeiten für den Bau einer Seilbahn von Hirschwang auf das Raxplateau durchzuführen. Der Ausbruch des ersten Weltkrieges brachte dieses Projekt vorerst zum Scheitern.

Die Idee selbst überdauerte jedoch den Krieg und die Nachkriegswirren und wurde in den Zwanzigerjahren - sicher beflügelt durch den regen Ausflugsverkehr und den zunehmenden Berg-Tourismus - erneut aufgegriffen. Im Sommer des Jahres 1924 erhielten die Herren Oberbaurat Dipl.-Ing. Dr. Ewald Bing, Dipl.-Ing. Richard Herrmann und Direktor Ing. Moritz Overhoff die Bewilligung zur Vornahme von Trassierungsarbeiten für die projektierte Seilschwebbahn auf die Raxalpe. Am 24. September 1924 konnte mit diesen technischen Vorarbeiten begonnen werden.

Im August 1925 wurde die Baubewilligung erteilt und bereits am 9. Juni 1926 konnte die nach dem neuen System "Bleichert-Zuegg", von der weltberühmten Drahtseilbahnfirma **Adolf Bleichert & Co.** erbaute Rax-Seilbahn als die erste Personen-Seilbahn der Republik Österreich dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Die Bauarbeiten konnten somit erstaunlich rasch unter den schwierigsten technischen Bedingungen zum Abschluss gebracht werden. Die Realisierung dieses Bauvorhabens unterstreicht die Bedeutung der Raxalpe, für den Ausflugsverkehr, für den Fremdenverkehr.

Entwicklung der Rax-Seilbahn (Privatbahn)

Die gute Besucherfrequenz in den ersten Jahren nach der Inbetriebnahme der Bahn hat den Erbauern recht gegeben. Die Beliebtheit des Raxgebietes und Reichenaus brachte viele Gäste in das bekannte Erholungsgebiet. Die Attraktion des Neuen, eine "Seilbahn", das mühelos Erreichen des Wandergebietes auf dem Raxplateau in 1600 m Seehöhe taten ein Übriges, um die Beliebtheit und den Erfolg der Rax-Seilbahn zu sichern.

Die Zeiten der Wirtschaftskrise vor dem zweiten Weltkrieg brachten auch hier einen Rückgang des wirtschaftlichen Erfolges. Erstaunlicherweise sind während der Kriegsjahre die höchsten Besucherzahlen, bis zu 240.000 beförderte Besucher pro Jahr, erzielt worden.

Wohl deshalb, weil an weitere Reisen nicht zu denken war und der Urlaub oder Ausflug in die naheliegende Bergwelt geschätzt war. Nach dem Krieg hat die Seilbahn zu ihrer alten Beliebtheit zurückgefunden. Durch Umbau erhöhte Förderleistungen, das heißt durch den Abbau von Wartezeiten, haben dies Wohl erleichtert.



Der technische Stand der Rax-Seilbahn

Eine schöne Zeit, was kann da alles geschehen und wie mag der Zustand sein. Aber keine Sorge! Von der guten alten Anlage sind praktisch nur die Grundmauern der Stationsgebäude und die Stütztragwerke geblieben! Alle anderen Teile sind im Laufe der Zeit bereits erneuert worden.

Zum Teil weil es die Erhaltungsarbeiten erforderlich machten, denn gerade bei einer Seilbahn wird "Sicherheit" ganz groß geschrieben, und die österr. Seilbahnaufsichtsbehörde ist weltweit eine der strengsten, auf die unbedingte Sicherheit der Fahrgäste bedachte, Institution.

Erneuerungen wurden aber auch vorgenommen, um - der Mensch strebt solange er denkt - die Förderleistung der Bahn zu erhöhen. Das heißt, es waren die Wartezeiten zur Beförderung abzubauen und der Komfort beim Ein- und Aussteigen zu erhöhen. Dies ist geschehen durch Erhöhung des Fassungsraumes der Seilbahnwagen von ursprünglich 23 Personen auf vorerst 36 und ab 1975 auf 40 Personen. Weiters durch Verstärkung der Antriebsanlage und Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit von vorerst 3,5 m/s auf jetzt 7 m/s.

Seit dem letzten Umbau im Jahre 1975 können bis zu 350 Personen stündlich bergwärts oder talwärts befördert werden. Bei einer Fahrzeit von 6 Minuten kommt es praktisch zu keinen Wartezeiten mehr. In den letzten Jahren waren es nur wenige Tage im Jahr, an denen es oft am ersten schönen Tag nach Schlechtwetterperioden zu einem Besucheransturm und damit zu "Stauungen" gekommen ist.

Seit 2002 fährt die Rax-Seilbahn mit neuen Kabinen und ist auf dem letzten Stand der Technik

Wir fahren umweltfreundlich!

Im Jahr 1990 ist es gelungen, in Zusammenarbeit von EVN, der Stadt Wien, der Gemeinde Reichenau, dem ORF und der Seilbahn-Gesellschaft ein 20 kV-Netzkabel bis zur Bergstation der Rax-Seilbahn und weiter bis zum Ottohaus zu verlegen.

Die Maschinen werden jetzt umweltfreundlich mit elektrischer Energie aus dem Netz betreiben. Zusammenfassend kann gesagt werden, hohe Kosten, aber das Ziel eines umweltfreundlichen Betriebes ist voll erreicht worden, und dazu noch eine einfachere, eine bequemere und sichere Bedienung der Anlage.