

WIE MEINE BÜCHER "CHRONIK VOM SCHNEEBERG" (1978) UND "SCHNEEBERG - 800 JAHRE BERGBAU" (1989) ENTSTANDEN SIND

Hans Michael Voelckel, Planegg-Krailling

Als ich 1968, ein Jahr nach der Eröffnung der Timmelsjochstraße und der Schließung des Bergwerkes in St. Martin vom Passeier her den Schneeberg entdeckte, war ich beeindruckt von dem, was ich Neues und Unbekanntes fand. Ich traf erstmals auf ein hochalpines Erzbergwerk mit einem Dorfe und einer Kirche in 2.356 m Seehöhe, das sich als das höchstgelegene Bergwerk in Europa herausstellte.

Schon auf der Landkarte verwunderte mich, daß kein befahrbarer Weg nach St. Martin verzeichnet war. Es gab keinen, was ich auf meinem Aufstieg bestätigte fand. Als bald erfuhr ich, daß das Bergwerk schon im Mittelalter im Gange gewesen ist und die Seilbahn ins Ridnaun erst nach dem ersten Weltkriege 1914/18 in die Alpen gekommen ist. Wie also - war die verständliche Frage - wie ist der Lebensbedarf der Siedlung hinauf und, was ja wichtiger war, wie sind die Produkte des Bergwerkes früher herunter gebracht worden? Dann stieß ich auf unübersehbare, steile und ebene Strecken, auf denen erkennbar einmal Gleise verlegt gewesen und Schienenfahrzeuge gerollt sind. Mittelalterlich war diese gigantische Anlage über und durch den Berg sicher nicht. Wann war sie angelegt worden und wie funktionierte sie? Wie haben da droben Bergleute gearbeitet, gewohnt, gelebt? Wie ist überhaupt der Erzbergbau betrieben worden? Man versteht, daß dies alles einen bergmännischen Laien höchst interessieren kann.

Als moderner Mensch war ich des Glaubens, daß es längst über alles schon ein Buch gäbe und hielt es für einfach, auch ein Buch über den Schneeberg und die Förderung seiner Erze zu finden, wenn auch der Fachausdruck "Förderung" damals meine Gedanken noch nicht bewegte. Doch wo auch immer ich fragte und suchte, ich fand kein solches Buch. Es gab kein's. Doch in Bozen und Innsbruck, in Leoben und Wien und in den reichen Bibliotheken des Deutschen Museums und der Bayerischen Staatsbibliothek, fand ich viele Bücher über den Bergbau und erlag der Faszination des Montanwesens. Die Literaturverzeichnisse dieser Bücher führten mich zu weiteren Büchern und ich fand den Schneeberg immer wieder hie und da erwähnt, jedoch keine zusammenfassende Darstellung. Da ich nicht nur die Schneeberg-Zitate, sondern alle aufgespürten Bücher las und studierte, erhielt ich eine wertvolle Bereicherung meines Wissens über den Erzbergbau.

Es ist das beglückende Gefühl des erfolgreichen Schatzgräbers, wenn man - oft unvermutet - vom Schneeberg etwas findet. Wie zum Beispiel, wenn man erfährt, daß vom ersten Spatenstich an, das Erz vom Schneeberg von Saumtieren zu Tal getragen worden ist, von Pferden und erst von etwa 1810 an auch von Mulis aus Sizilien. Oder daß die Handvoll Bauernhöfe in Maiern früher verpflichtet war, gegen Entgelt Säumer und Saumtiere zu berhergen und zu verköstigen, wie Herr Prof. Dr. Mutschlecher in

den Missiven im Tiroler Landesarchiv in Innsbruck ausgegraben hat. Da will man dann auch mehr über die seinerzeitige Säumerei wissen.

Oder man liest, wie das aufbereitete Blei vom Schneeberg von den Tragtieren auf dem alten Erzweg, den Sie - ausgebaut - morgen zum Poschhaus hinauffahren werden, zu Tal gebracht und dort auf zwei - und weiter draußen auf vierrädigen Fuhrwerken über Sterzing und den Brenner auf der alten Kaiserstraße durch die Ellbögen nach Hall am Inn gefahren wurde, wo es auf Schiffen in die kaiserliche Hütte in Brixlegg verfrachtet wurde. Und dies, weil es Kaiser Maximilian I. so befohlen hatte. Das Schneeberger Blei eignete sich besonders gut zum Frischen des silberhaltigen Kupfererzes.

Oder wenn man liest, daß jahrhundertlang nur das Bleierz genützt und das viel reicher vorkommende und beim Graben anfallende Zinkerz auf die riesigen Halden in Seemoos und in St. Martin abgelagert worden ist, die Sie morgen dort werden sehen können. Erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde der Wert des Zinks für die Messingherstellung erkannt, das man nun in großen Mengen nur vom Boden aufzuheben brauchte. Und da 1867 die erste Eisenbahn über den Brenner fuhr, gedachte man, das alte Übel des Schneeberges die hohen Kosten der Förderung zu Tal durch eine Schienenbahn zu "verwohlfeilern", wie man das nannte. So wurde von 1871 - 1874 die gigantische Übertageförderanlage von Seemoos über St. Martin - durch den Kaindl-Stollen und das Lazzacher Tal nach Maiern gebaut, auf der Sie morgen herabwandern werden. Sie ist die größte Übertage-Förderstrecke der Welt, sie ging bis Sterzing und sie war insgesamt 27.249 m lang und führte 340 m aufwärts und 486 m abwärts.

Maiern erlangte große Bedeutung für das Bergwerk, Säumer kehrten nun nicht mehr ein. Das Zink aber brauchte eine Aufbereitungsanlage und diese entstand in Maiern mit der alten, immer wieder verbesserten Technik, bis 1927 die Flotationsanlage kam, die Sie morgen sehen werden.

Die Förderung des aufbereiteten Erzes zum Bahnhof Sterzing sollte 1973 ebenfalls durch die Schiene verwohlfeilert werden. Dazu wurde ein in der Länge zweigeteiltes Gleisbett angelegt. Die Schienen wurden jedoch nicht verlegt, statt dessen führen im Sommer Pferdefuhrwerke und winters Schlitten das Gut bis zum oberen Mareiter Erzkasten auf der nun "Oberer Erzweg" genannten Strecke, die heute ein wunderschöner, bequemer Wanderweg ist, den Sie morgen zum Teil kennenlernen können. Vom Fuß des Mareiter Bremsberges ab ging dann der "Untere Erzweg" nach Sterzing, der heute gänzlich von der Straße verdeckt ist.

1927 kam dann die Lastenseilbahn von St. Martin nach Maiern, von der Teile erhalten geblieben sind. Wieder war die Absicht der Verwohlfeilierung der

