

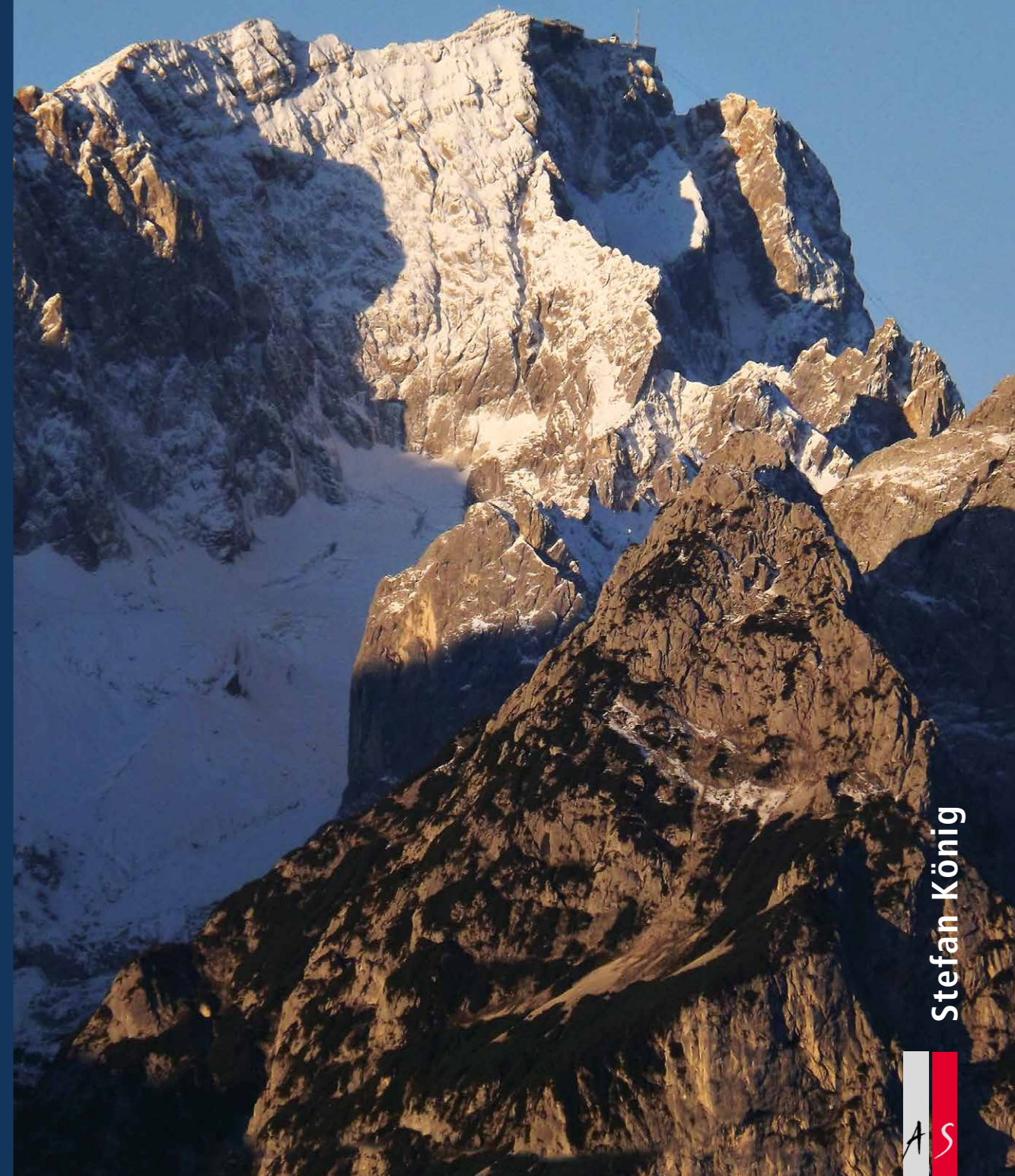
Die Zugspitze ist nicht nur ein Bergsteiger-Berg, sie ist auch ein Tourismus-Berg. Die Geschichte ihrer technischen Erschließung liest sich ähnlich spannend wie die bergsteigerische Erschließungsgeschichte. Die Zugspitze ist für Bergsteiger ein imposantes Ziel; spannende hochalpine Wege führen hinauf, Grate und Kanten fordern den guten Kletterer und den erfahrenen Alpinisten. Der berühmte Gipfel hat eine geradezu magnetische Anziehungskraft. Man genießt die Fahrten in den Schwebbahnen oder die schon nostalgisch anmutende Auffahrt mit der Zahnradbahn und erfreut sich an den spektakulären Tiefblicken. In dieser Publikation vereinen sich geografische Annäherungen und frühe Zeugnisse und Sagen über den Berg mit der bergsteigerischen und der touristisch-technischen Erschließung und vielem mehr.



KÖNIG ZUGSPITZE BERG DER KONTRASTE

ZUGSPITZE

BERG DER KONTRASTE



Stefan König

AS

AS



Aufbruch ins Abenteuer Zugspitze

Die Zugspitze ist ein Berg, über den sich unendlich viel erzählen lässt. Als höchster Berg Deutschlands genießt er bei den Deutschen im wahren Sinn des Wortes höchstes Ansehen, während er für die österreichischen Nachbarn von geringer Bedeutung zu sein scheint (was sich rasch als trügerischer Eindruck herausstellen wird). Die Besteigungsgeschichte ist gleich in verschiedener Hinsicht berichtenswert, geht es dabei doch nicht nur um die Erstbesteigung im Jahr 1820 (ein Datum, auf das man sich, gewisse Zweifel beiseitewischend, geeinigt hat), sondern auch um die bergsteigerische Erschließung auf abenteuerlichen Wegen von verschiedenen Seiten her. Faszinierend dabei ist, dass dieser besondere Berg nicht einfach aus seiner Umgebung herausragt und alle anderen übertrifft, sondern dass lange Täler die Annäherung an die Zugspitze vermitteln und dass jene die Täler begleitenden Gebirgszüge letztlich alle auf dem Zugspitzgipfel kulminieren.

Doch an der Zugspitze geht es nicht nur um die Bergsteigerei! Ähnlich spannend ist die technische Erschließung des Berges, sind die innovativen Bahnbauten im frühen 20. Jahrhundert und damit einhergehend die touristische Entwicklung der gesamten Region.

An der Zugspitze finden Alpinismus und Ausflugs-tourismus nebeneinander statt. Der Besucher hat die Wahl zwischen schwerer Erreichbarkeit und leichter Konsumierbarkeit. Der im Sommer bergsteigerisch stark frequentierte Berg bietet im Winter ein landschaftlich fameses Spielgelände für Skifahrer und Snowboarder. Die grandiosen Naturscheinungen entlang der verschiedenen Anstiegswege werden am Zugspitzplatt und am Gipfel abgelöst von den unvermeidlichen Begleiterscheinungen einer in große Höhen gelangten Zivilisation. Die Begeisterung am Höhersteigen, am Kraxeln entlang von Drahtseilsicherungen oder auf schmalen Grat und das Entsetzen über den auch vom Klimawandel verursachten Gletscherschwund sind Aspekte ein und desselben Erlebens. Und das Nebeneinander von Natur und Technik, von vermeintlicher Einsamkeit und gehörigem Massenandrang machen die Zugspitze zu einem Berg, der seinen Nimbus nicht nur daraus bezieht, der allerhöchste Deutschlands zu sein.

Sich diesem Berg aus den verschiedenen Perspektiven zu nähern ist eine große, eine begeisternde Herausforderung.

Stefan König

Linke Seite: Bergsteiger am Zugspitzgipfel – zeitig am Morgen, bevor der große Ansturm kommt.

Oben: Aussichtsplattform der Bergstation. Rechts im Hintergrund die Hohe Munde.

Inhalt

- 20 Ein paar Fakten vorweg
- 22 Wie geht's eigentlich dem Berg?

25 Die alpinistische Erschließung

- 26 Alpinismusgeschichte: Die Erstbesteigung im Jahr 1820. Oder doch schon früher?
Eine alte Karte weckt Zweifel · 32
- 34 Die Abenteuer der frühen Jahre:
Was nach der Erstbesteigung geschah
Die 5. Zugspitzbesteigung im Jahr 1835 · 38
- 42 Wahrzeichen mit Geschichte:
Das berühmte Zugspitzkreuz

47 Orte um die Zugspitze

- 48 Ehrwald, Grainau, Garmisch-Partenkirchen:
Die Zugspitzorte
- 58 Verwunschen: Der Eibsee

63 Bergführer in der Zugspitzregion

- 64 Sepp Dengg, Paradebeispiel in der Geschichte der Zugspitz-Bergführer:
«Kleine Schritte, große Freude»

71 Die Wege auf den Gipfel

- 72 Einzelnd lohnend, interessant kombinierbar:
Die vier Normalanstiege
Anstieg 1 – Der lange Weg durchs Reintal · 72
Die Partnachklamm zur Holzkechtzeit · 74
Walter Pause steigt auf die Zugspitze · 78
Anstieg 2 – Von Ehrwald und durchs Gatterl · 86
Anstieg 3 – Der Klassiker: Die Tour durchs Höllental · 90
Wenn die Höllentalklamm geschlossen ist ... · 92
Museumsstücke · 98
Anstieg 4 – Über die Wiener Neustädter Hütte · 106
Das Münchner Haus · 110
- 114 Der neue Weg: «Eisenzeit»

121 Aussichtsberge in der Umgebung

- 122 Die Trabanten der Zugspitze:
Aussichtsberge – Einblicksberge
- 130 Alles eine Frage der Perspektive:
Der «kleine» Nachbar Schneefernerkopf
- 134 In zwölf Etappen durch die bayerische Zugspitzregion: Die große Runde

139 Große Grate kulminieren am Gipfel

- 140 Lange Grate führen zum Gipfel: Auf der Schneide
- 148 In 50 Stunden über 40 Kilometer Grat
- 152 Der lange Grat. Im Februar
- 158 1000 Meter Wandhöhe: Die Wetterkante an der Wetterspitze

161 Die meteorologische Station auf dem Gipfel

- 162 Meteorologie: 120 Jahre Wetterstation auf der Zugspitze
Ein Porträt Josef Enzenspergers:
Der erste Wetterwart · 164
Sieben Monate auf der Zugspitze · 168
- 172 Auf dem hohen Berg

177 Die technische Erschließung

- 178 Eine kleine Geschichte der technischen Innovationen: Der mit Bahnen besterschlossene Berg der Welt
Ödön von Horváth und sein(e) Theaterstück(e) über den Bergbahnbau · 182
«Oft stehe ich selbst mit staunenden Augen da und denke: der Wahnsinn!» · 204
- 208 Zum Sonnenaufgang auf die Zugspitze:
Morgenglühen

213 Wintersport

- 214 Skibetrieb: Die wintersportliche Zugspitze
- 220 Ski extrem – abseilen inbegriffen: Die «Neue Welt»

223 Raumstation? Umweltforschungsstation!

- 224 Erst Berghotel, dann Lawinenkatastrophe, schließlich Hotspot der Wissenschaften:
Die Umweltforschungsstation Schneefernerhaus

231 Die Zugspitz-Umrundung

- 232 Ein «Erfahrungs»-Bericht: Mit dem Mountainbike rund um die Zugspitze

243 Feuilleton

- 244 Wie Maler die Zugspitze sahen und sehen:
Berglandschaften, Seelenlandschaften
- 246 Wie die Volksmusik den höchsten Berg besingt:
«Drob'n auf der Zugspitz ist ums Herz uns gar wohl»
- 248 Der Fotoverlag Huber hat das Bild vom Berg (mit-)geprägt: 3000 verschiedene Ansichtskarten
Und täglich kommt der Postbote. Kartengrüße von der Zugspitze · 250
- 252 Packende Krimis und Schulhofhumor: Spannend?
- 254 Das Iglu-Dorf auf dem Zugspitzplatt:
Einmal ein bisschen Eskimo sein

257 Allmählicher Ausklang

- 258 Der lange Weg vom Gipfel durchs Reintal nach Garmisch-Partenkirchen: Abstieg
Ziel unbekannt. Zwei Lehrlinge in den Bergen vermisst · 268
Das Geheimnis der Blauen Gumpel · 272

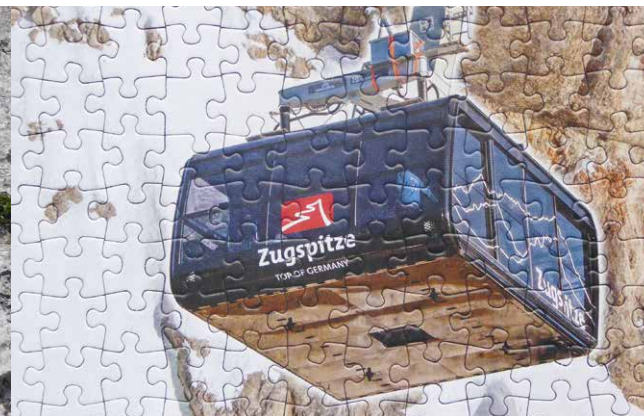
281 Anhang

- 282 Literaturverzeichnis
- 283 Wichtige Websites
- 283 Bildnachweis
- 284 Dank
- 285 Der Autor

Wegweiser im Höllental.



Beliebtes Souvenir: Das Puzzle «Seilbahn Zugspitze» (500 Teile).



Werbetafel für Camping in Grainau.



Statue im Tiroler Zugspitzort Ehrwald.







DIE ALPINISTISCHE ERSCHLIESSUNG

Im August 1820 wurde die Zugspitze erstmals erstiegen. Später kamen Zweifel auf. Eine Karte von 1770 könnte vermuten lassen, dass schon früher Menschen dort oben waren. Ein Originalbericht von 1835 zeigt aber auch eindrucksvoll, wie schwierig und gefährvoll frühe Besteigungen waren.

Drahtseilsicherungen und Gipfelkreuz gab es im frühen 19. Jahrhundert auf der Zugspitze noch nicht. Doch die Aussicht – wie hier zu den vorgelagerten Ammergauer Alpen – war damals genauso grandios wie heute.

Alpinismusgeschichte

Die Erstbesteigung im Jahr 1820. Oder doch schon früher?

Der Vermessungsingenieur Joseph Naus gilt als treibende Kraft bei der Erstbesteigung der Zugspitze. Die geschah noch nicht bzw. nicht nur aus bergsteigerischem Antrieb, sondern diente vor allem der Wissenschaft und der Geopolitik.

Eine Frage am Anfang: Was haben der Mount Everest und die Zugspitze gemeinsam? Worin gleichen sich Deutschlands höchster Berg und der ziemlich genau dreimal höhere höchste Berg der Erde? Auf alle Fälle darin, dass bei beiden Bergen nicht zweifelsfrei belegt werden kann, wann erstmals Menschen die Gipfel erreicht haben. Sicher ist, dass Tensing Norgay und Edmund Hillary am 29. Mai 1953 auf dem Everest-Gipfel standen und fortan als die Erstbesteiger gelten. An der Zugspitze gebührt diese Ehre einem gewissen Joseph Naus (von dem nun reichlich die Rede sein wird), seinem Gehilfen Meier (dessen Vorname wohl für immer im Verborgenen bleibt) und dem Partenkirchner Führer Georg Deuschl (der freilich vor allem ein alpiner Haudegen war – Berg-



fürer nach heutigem Verständnis gab es zu jener Zeit noch nicht).

Über den 27. August 1820 schrieb Joseph Naus in sein Tagebuch: «Früh 4 Uhr von der verwünschten Flohhütte (gemeint ist die Hirtenhütte am heutigen Platz der Reintalangerhütte, 1369 m) über das Platt durch den Schneeferner hinter dem Zugspitz an die Gränze, von wo aus man nach Ehrwald, Lermos und alle in dieser Gegend befindlichen Berge übersehen kann. Vergeblicher Versuch den Zugspitz zu besteigen.»

Und doch sollte dieser Tag noch in die Geschichte eingehen. In die Geschichte deshalb, weil Naus ein Tagebuch geführt und darin kurz gefasst die Unternehmung Zugspitzbesteigung aufgeschrieben hat. Das Tagebuch, das später in den Besitz des Alpinen Museums in München gelangte, in den Wirren des Zweiten Weltkrieges jedoch erst einmal verloren ging und nun glücklicherweise im Österreichischen Alpenvereinsmuseum archiviert ist, hat alle Zeitkrisen überstanden und ist hier wieder zitierbar.

Doch war 1820 wirklich das Jahr der ersten Besteigung? Man hat sich darauf verständigt. Und zwar einfach deshalb, weil zweifelsfreie Belege für frühere Gipfelerfolge fehlen. Im Alpinismus verhält es sich eben nicht anders als in allen anderen Bereichen, wo Pionierleistungen vollbracht und Historisches geleistet wurde – erst die Überlieferung für die Nachwelt macht die-



se Ereignisse real. Wer schreibt, der bleibt. (Für die heutige Zeit müsste man allerdings sagen: Was man in E-Mails schreibt, ist nichts, was bleibt ...)

Dass dennoch Zweifel laut geworden sind, ob Naus und seine Begleiter wirklich die Ersten auf 2964 Metern waren, liegt an einem Fund im Alpinen Museum in München. 2006 ist im nahezu unüberschaubaren Fundus des Depots eine handgezeichnete und handkolorierte Karte aus der Zeit um 1770 entdeckt worden. Darin eingetragen: der Weg durchs Reintal und, was aufhorchen ließ, eine hauchzart gestrichelte Linie vom Schneeferner hinauf zu den höchsten Höhen. Ein angedachter Weg? Oder Ergebnis einer erfolgten Besteigung?

Nun ist es allerdings so, dass nicht erst 2006 ernsthafte Zweifel daran aufkamen, dass mit der «Naus-Expedition» die Aller-

ersten auf dem Gipfel waren. Manchem wusste schon früher um die Möglichkeit der alpinistischen Sensation. Was wohl daran lag, dass die Karte, nachdem sie aus dem Bombenschutt des Münchner Alpinen Museums gerettet worden war, erst einmal in den Privatbesitz von Fritz Schmitt überging. Der war ein namhafter Alpinpublizist und leitete viele Jahre die Zeitschriftenredaktion des bekannten Bergverlags Rother. Angesichts seines großen Netzwerks in der alpinen Szene ist anzunehmen, dass er in seinem Umfeld über die «Zugspitzkarte» gesprochen und die Möglichkeit einer früheren Besteigung diskutiert hat. Nachzuprüfen ist das alles nicht mehr. Und so ist es folgerichtig, dass man sich auf den 27. August 1820 als offizielles Datum der Erstbesteigung geeinigt hat.

Dieses bedeutende bergsteigerische Unternehmen basierte auf einem Vermes-

Wege, wie man sie heute gewöhnt ist, gab es keine. Auch keine Wegweiser und Markierungen. Hirten und Jäger übernahmen die Führung durchs wildromantische Reintal.

Die Blaue Gumpel mit dem einsamen hinteren Reintal und dem Zugspitzplatt. Historische Darstellung, entnommen dem «Führer durch das Wettersteingebirge» von 1901.



sungsauftrag. Das Königlich Bayerische Topographische Bureau in München arbeitete am Topographischen Atlas von Bayern und wollte das Blatt Werdenfels mit genauesten, neu eingeholten Daten erstellen. Der Vermessungsoffizier Joseph Anton Naus wurde in Begleitung eines gewissen Freiherrn von Jetze nach Partenkirchen geschickt. Die Eisenbahn gab es zu dieser Zeit noch nicht, noch wurde ausschließlich mit der Kutsche gefahren. Am 19. Juni 1820 kamen Naus und Jetze am Fuß des Wettersteingebirges an.

Um die folgenden Tage und Wochen einordnen zu können, muss man nun die Fantasie walten lassen. Man muss Abstand nehmen von jener Vorstellung vom Gebirge, die wir alle gewonnen haben. Für uns sind die Alpen, gar wenn sie so stadtnah liegen wie das Wettersteingebirge, ein leicht zugänglicher Abenteuerspielplatz. Karten und Führerliteratur, ganz zu schweigen vom Internet, versorgen einen mit allen nötigen und natürlich auch unnötigen Informatio-

nen. Die Wege sind «gebahnt», die Steige mit Sicherungen versehen, überall zeigen Wegweiser in die richtige Richtung und geben einem Farbkleckse auf Steinen und an Bäumen das gute Gefühl, die Orientierung nicht verloren zu haben.

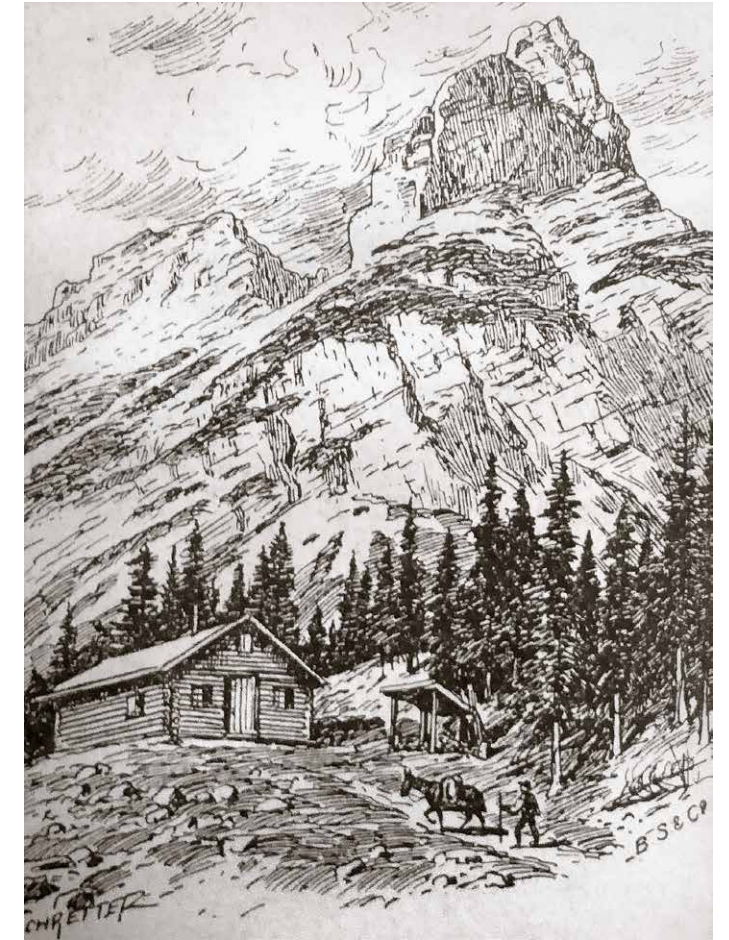
Vor 200 Jahren sah die Bergwelt noch anders aus. Es gab Erkenntnisse über Wege, die ins Innere von Gebirgen führten. Es gab sie schon deshalb, weil die Bergtäler von jeher genutzt wurden, weil Holz geschlagen und getriftet wurde, weil Hirten Schafe und Ziegen auf die Hochweiden trieben, weil Jäger weit hinein und weit hinauf vordrangen und auf der Jagd nach Gämsen sogar manche Gipfel als Erste erstiegen.

Dennoch war selbst von diesen «stadtnahen» Gebirgsgruppen ein großer Teil Terra incognita, und das Wissen darüber lag zumeist ausschließlich bei der einheimischen Bevölkerung, die das Gebirge nutzte und mit seinen Vorzügen (Weiden, Wasser, Holz), aber auch mit seinen Gefahren (Hochwasser, Lawinen) leben musste.

Nach ihrer Ankunft in Partenkirchen sortierten Naus und Jetze erst einmal die Situation und das Gelände. Sie erkundeten und vermaßen einige der Zugspitz-Trabanten, darunter den Krottenkopf (2086 m) im nahen Estergebirge und den Kramer (1985 m) in den Ammergauer Alpen. Bei beiden handelt es sich um unschwierige Berge voralpinen Charakters, beide bieten großartige Ausblicke auf das Al্পspitz-Zugspitz-Massiv; sie waren natürlich 1820 bereits erstiegen und avancierten mit dem aufkommenden Tourismus im späten 19. Jahrhundert zu Bergwanderzielen ersten Ranges. Ein weiteres Ziel der beiden war der Eibsee, der unter den jähren Nordabstürzen der Zugspitze liegt. Weil in Naus' Tagebuchaufzeichnungen nichts davon festgehalten ist, kann man nur vermuten, welchen Eindruck diese gewaltige Wandflucht über dem Eibsee und auch die Gesamtansicht von Krottenkopf und Kramer aus auf die beiden Vermesser gemacht haben müssen.

Ein erster Vorstoß in Richtung Zugspitze erfolgte am 21. Juli 1820, einen Monat nach Naus' Eintreffen im Werdenfels. Es war dies sicher nicht nur ein Erkundungsgang, denn Naus erreichte mit mehreren Begleitern den Schneeferner. Weil sich dann aber das Wetter verschlechterte, musste er von einem weiteren Anstieg absehen. Mehr als ein Monat sollte noch vergehen, ehe Naus einen zweiten Versuch unternahm.

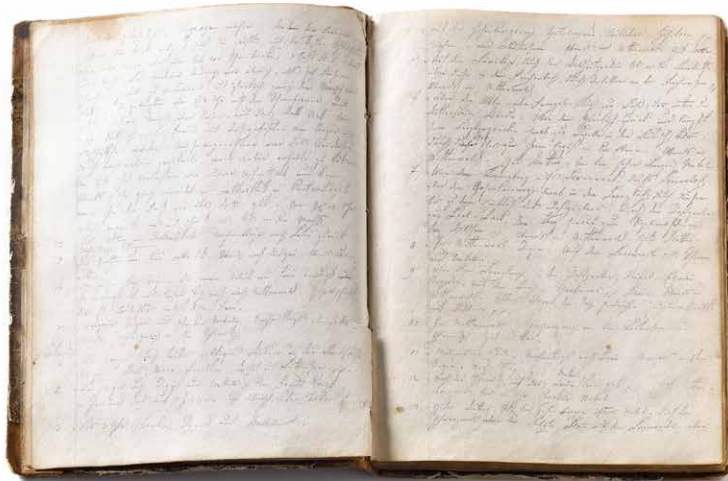
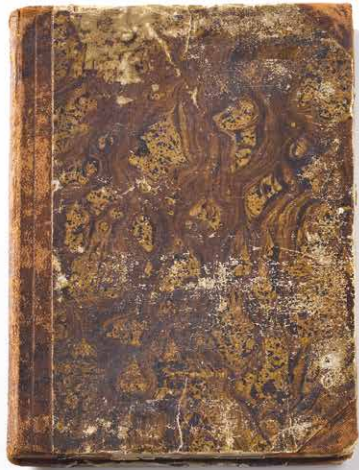
Der «Eroberer» der Zugspitze, der Erstbegeher von Deutschlands höchstem Berg, war gebürtiger Tiroler. Am 29. August 1793 kam er in Lechaschau im Talkessel von Reutte als Sohn eines Richters zur Welt. Dass er dann 20-jährig in die bayerische Armee eintrat, verwundert nicht, wenn man weiß, dass Tirol nach dem Zweiten Napoleonischen Krieg 1805 an Bayern abgetreten worden war. Naus blieb auch dann bei den Bayern, als Tirol 1814 wieder mit Öster-



reich vereinigt wurde. Als Offizier machte er eine steile Karriere, wurde vier Jahre nach seiner Zugspitz-Expedition Oberleutnant, später Oberst und sogar Generalmajor. Er verstarb 1871 im Alter von 78 Jahren. Bemerkenswert ist, dass in den amtlichen Akten seine mit dem Auftrag der Vermessung verbundene Erstbesteigung nirgendwo Erwähnung fand.

Am 26. August 1820 brach Joseph Naus in Begleitung von Hauptmann Jetze und Leutnant Anlitscheck zum Reintalanger hinauf. Er ging nun zum zweiten Mal den langen Weg, der zweifellos der einfachste auf die Zugspitze ist, auf dem allerdings auch mehr als 20 Kilometer und 2200 Höhenmeter zu überwinden sind. Die Nacht in der alten Angerhütte war, wie stets zu dieser

Die Angerhütte. Wo heute die Reintalangerhütte als Alpenvereins­hütte den besten Ruf genießt, gab es damals kaum mehr als diese Hirtenhütte mit wenig Platz und noch weniger Komfort.



Das Tagebuch des Zugspitz-Erstbesteigers Joseph Naus. Beinahe lakonisch hat er darin die Erlebnisse an Deutschlands höchstem Berg verzeichnet.

Zeit, eine ziemliche Katastrophe; die halbe Nacht, so Naus, habe er mit der Tötung der Flöhe zugebracht, die andere Hälfte im Freien unterm Regendach.

Am darauffolgenden Morgen, jenem geschichtsträchtigen 27. August 1820, stieg die Gruppe, erweitert um den Partenkirchner Führer Johann Georg Deuschl und Naus' Offiziersburschen namens Meier (ein Vorname fehlt im Naus'schen Tagebuch genauso wie in allen späteren Überlieferungen) zum Platt hinauf, sie überschritten den gesamten Schneeferner – damals noch ein ansehnlicher Gletscher – und erreichten die 2699 Meter hohe Schneefernerscharte. Hier kam der Vorstoß zum Erliegen. «Vergeblicher Versuch den Zugspitz zu besteigen», notierte Naus.

Aber sie gaben nicht auf. «Abermaliger Versuch», schreibt Naus später in sein Tagebuch, «welcher endlich nach einigen Lebensgefahren und außerordentlichen Mühen gelang.» Um Viertel vor zwölf mittags erreichten Naus, Deuschl und Meier dem Tagebuch zufolge den Westgipfel der Zugspitze und damit den eigentlich höchsten Punkt (was es damit auf sich hat und warum das Gipfelkreuz auf dem Ostgipfel steht, wird später noch erzählt werden). «Mangel

an Zeit und Material verhinderte uns, eine Pyramide zu errichten. Nur ein kurzer Bergstock mit einem rothen Sacktuch daran befestigt, dient zum Beweise, daß wir dagewesen.»

Die Männer brauchten reichlich Glück, heil vom Gipfel wieder herunterzukommen. Das Gelände wies Schwierigkeiten des I. und stellenweise des II. Grades auf, die im Abstieg noch weit unangenehmer waren als im Aufstieg. Hinzu kam, dass Naus und seine Gefährten noch am Gipfel in einen Wettersturz gerieten. Von Blitz und Donner getrieben, vollzog sich ihr lebensgefährlicher Abstieg hinunter zum Schneeferner in Regen und Nebel. Und auf dem Gletscher waren die Gefahren nicht vorüber! Denn dort mussten sie sich besonders bei der vorherrschenden schlechten Sicht vor «ungeheuer tiefen und von 2 bis 15 Fuß breiten Spalten» in Acht nehmen. Nicht zu vergessen die Randklüfte beim Übergang vom Fels auf den Gletscher: «... eine Art Schneebrücke, 1 Fuß dick, 1 breit und 3 lang. Kein anderer Ausweg war übrig, als sich diesem schwachen Gewölbe zu vertrauen und glücklich ging der Marsch vonstatten.»

An dieser Stelle sei Toni Hiebeler zitiert. Der berühmte Alpinpublizist legte 1979 mit



seinem Buch «Zugspitze» ein Standardwerk vor: «Neben der körperlichen Leistung, die von den drei Männern vollbracht wurde, muss man wissen, dass bergsteigerische Technik noch völlig unentwickelt war und man über Berggefahren so gut wie nichts wusste, von richtiger Ausrüstung gar nicht zu reden.»

Die Zugspitze ist somit erstbestiegen. Anders als am Matterhorn 1865 kommt bei dieser Erstbesteigung niemand zu Schaden. Natürlich schon auch deshalb, weil der Zugspitz, wie er damals noch hieß, ein viel leichter Berg ist als das Matterhorn, dazu noch gut 1500 Meter niedriger.

Dass Zweifel geblieben sind, ob dieser 27. August 1820 auch tatsächlich das Datum der Erstbesteigung ist, richtet sich nun keineswegs gegen den wackeren Joseph Naus und seine Begleiter. Ob zuvor wer droben gewesen sein könnte? Woher hät-

ten sie es wissen sollen? Ganz offensichtlich sind sie auf dem Westgipfel auf keine menschlichen Hinterlassenschaften gestoßen. Und ob die alte «Zugspitzkarte», die sich im Münchner Alpinen Museum befindet, wirklich besagen kann, dass schon deutlich früher jemand das Wagnis einging und zum Gipfel gelangte, und, mehr als das, wohlbehütet wieder zurückkehren und die Karte anfertigen konnte? Es wird ein Rätsel bleiben.

So wollen wir diesem Joseph Naus seine Erstbesteigung gönnen, mit der er sich auch ein vorgezogenes Geburtstagsgeschenk verdiente. Mit der Zugspitzbesteigung machten sich Naus, Deuschl und Meier sozusagen unsterblich. Und zwei Tage nach der Rückkehr vom Gipfel wurde Joseph Naus 27 Jahre alt.

Eindrucksvoll, aber auch bedrohlich müssen die Felszacken des Wettersteingebirges auf Joseph Naus und seine Begleiter gewirkt haben. Noch war eine Besteigung der Zugspitze eine wahre Expedition.



DIE WEGE AUF DEN GIPFEL

Von den vier Normalanstiegen auf die Zugspitze, von ihrer Geschichte und ihren ganz verschiedenen Charakteristiken, wird hier berichtet. Dazu ein Besuch auf dem Münchner Haus auf dem Gipfelplateau: ein Gespräch mit den langjährigen Wirtsleuten. Ergänzend die Schilderung des neuen «Weges» mit Namen «Eisenzeit» – mehr als die anderen eine hochalpine Klettertour durch die Nordabstürze der Zugspitze.

Ein klassischer Anstieg: der Weg durch das lange Höllental. Man sieht am unteren Bildrand die Ausläufer des Höllentalfeners, links der Waxensteingrat, rechts der Jubiläumsglat. Und draußen das Loisachtal mit dem sanfteren Estergebirge.

Einzel lohnend, interessant kombinierbar

Die vier Normalanstiege

Vom Schachen aus erkennt man gut, wie das Reintal, an dessen Ende sich das Zugspitzplatt befindet, zwischen den Bergkämmen eingeschnitten ist. Bis zur Bockhütte und für gute Fahrer auch bis zur Reintalangerhütte eignet es sich bestens für die Befahrung per Mountainbike.

Vier Normalanstiege führen auf die Zugspitze. Das Wort «Normalanstieg» ist ganz bewusst gewählt, denn um Normalwege handelt es sich bei fast allen nicht. Spätestens am Gipfelaufbau über dem Zugspitzplatt sind auch bei den beiden leichteren Zugängen, dem durchs Reintal und dem übers Gatterl, Trittsicherheit und Schwindelfreiheit erforderlich.

Der lange Weg durchs Reintal ist der Klassiker unter diesen Anstiegen; schon die Erstbesteiger der Zugspitze folgten 1820 dieser Route. Der Anstieg übers Gatterl kommt von Süden her, und er trifft bei der Knorrhütte mit dem Reintalweg zusammen. Der berühmteste und abwechslungsreichste Aufstieg führt auf der Nordseite von Hammersbach durchs Höllental. Ähnlich rassig und landschaftlich sehr beeindruckend ist der Anstieg auf der Nordwestseite, von Ehrwald über die Wiener Neustädter Hütte.

Alle vier Touren werden im Folgenden beschrieben – nicht im Stil der jederzeit «nachgehbaren» Wanderführer, die jede Weggabelung benennen, alle relevanten Zeit- und Höhenangaben aufführen und dabei meist so trostlos trocken daherkommen wie die Navi-Stimme im Auto, die einen zum genauestens beschriebenen Parkplatz am Beginn der Tour gelotst hat. Nein, essayistisch, plaudernd, unterhaltsam, anregend, vor allem die Fantasie anregend soll beschrieben sein. Wer nach der Lektüre Richtung Zugspitzgipfel aufbricht, soll motiviert sein, ganz bewusst zu schauen, zu

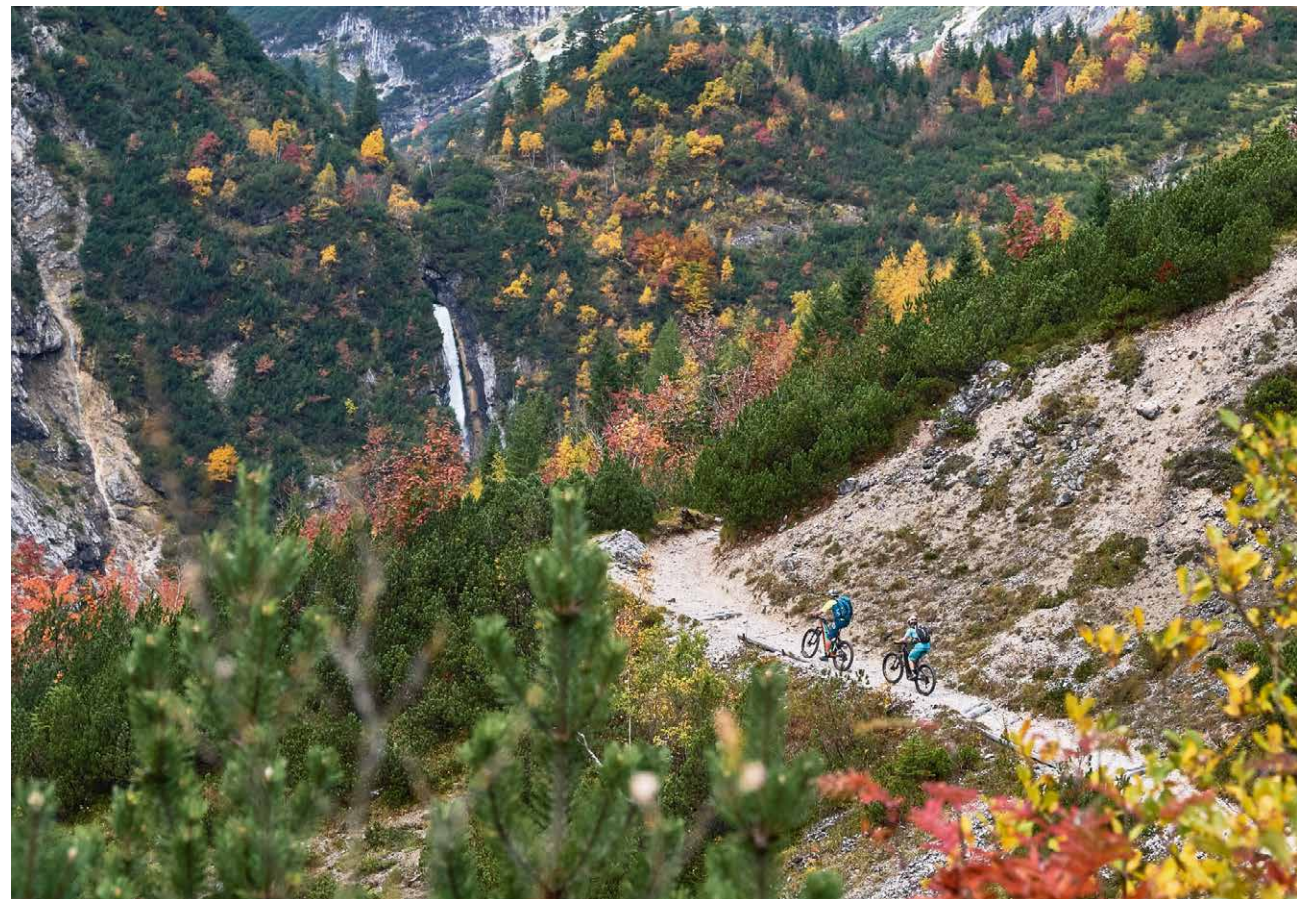
hören, zu riechen, soll mit allen Sinnen sein eigenes Erleben finden.

Eines kann versprochen werden: Löhnend ist jeder der vier vorgestellten Anstiege – jeder auf seine ganz eigene Art.

Anstieg 1 – Der lange Weg durchs Reintal

Das Olympia-Skistadion von Garmisch-Partenkirchen, hufeisenförmig am Fuß der großen Sprungschanze gelegen, bildet den Ausgangspunkt für den klassischen, den langen Weg auf die Zugspitze. Das Stadion ist bald nach den Olympischen Winterspielen 1936 gebaut worden, und es steht mit seiner faschistisch geprägten Architektur bis heute auch als Mahnmal am Ausgangspunkt der berühmten Tour durchs Reintal. Seit 1921 wird hier das Neujahrsskispringen ausgetragen; seit 2007 auf der neuen, modernen Schanze, die nun als Pendant zum unübersehbaren Nazi-Stil des Stadions in den Himmel ragt.

Anekdote am Rande: Der damals sehr bekannte Bergsteiger Hans Ertl (1908–2000), Erstbegeher von Ortler- und Königspitze-Nordwand, sprang als Kameramann bei den Winterspielen von 1936 mit vor die Brust geschallter, großer Kamera von der Schanze. 1953 war Ertl dann noch als Filmmacher bei der Erstbesteigung des Nanga Parbat dabei, ehe er sich in Bolivien ein «neues» Leben aufbaute.





DIE TECHNISCHE ERSCHLIESSUNG

1926 wurde die erste Bahn an der Zugspitze eröffnet: eine Seilbahn von Ehrwald in Tirol bis knapp unter den Gipfel. Vier Jahre später führte eine Zahnradbahn von Garmisch-Partenkirchen bis zum Schneefernerhaus. Die klassische Zahnradbahn ist bis heute beliebt. Die Seilbahnen in Tirol und Bayern aber gelten als Wunder der Technik. Eine Geschichte der technischen Innovationen, ein Gespräch mit dem bayerischen Bergbahn-Chef – und ein Stimmungsbild bei winterlichem Sonnenaufgang.

Der Zugspitzgipfel aus der Perspektive der Dohlen: auf dem Gipfelplateau die «Technikzwillinge» der Seilbahn Zugspitze, im Vordergrund die Bergstation der Gletscherbahn und hinter dem Münchner Haus der «Bergkristall» der Tiroler Zugspitzbahn.

Der mit Bahnen besterschlossene Berg der Welt

In den 1960er-Jahren erhielt der Skisport an der Zugspitze eine neue Attraktion: Mit der im Rückblick arg provisorisch wirkenden Mittelstation am Gamskar konnte auf der Tiroler Seite ein schneereiches Gebiet für Wintersportler eröffnet werden.

Sommer 2020. Man feiert das 200-Jahr-Jubiläum der Zugspitze-Erstbesteigung. Und das 90-Jahr-Jubiläum der Bayerischen Zugspitzbahn, also der Zahnradbahn, die 1930 ihren Dienst aufnahm. Die Zugspitze gilt als der von Bergbahnen besterschlossene Berg der Welt. Gleich drei von ihnen bringen die Menschen vom Tal in die Gipfelregion. Drei, die alle dasselbe Ziel haben: die Zugspitze und damit die höchste Erhebung Deutschlands.

Es ist überaus spannend, die technische Entwicklung an diesem Berg nachzuzeichnen. Zu recherchieren, welche politischen Umstände, welche ingenieurstechnischen Innovationen und welch ungeheuren menschlichen Arbeitsleistungen nötig waren, um die ersten Bahnen zu bauen. Das (Zahn-)Rad der Zeit muss man dafür um mehr als hundert Jahre zurückdrehen, muss ins frühe 20. Jahrhundert eintauchen, in die Zeit noch vor dem Ersten Weltkrieg. Und muss dann den Sprung wagen in die 1930er-Jahre, in jene politisch unruhige Zeit, die schließlich in Nationalsozialismus, Krieg und Vernichtung mündete.

Doch zuallererst stellt sich die Frage, warum es die Tiroler waren, die 1926 die erste Bahn auf die Zugspitze bauten, auf einen Berg, der ihnen von geringerer Bedeutung sein musste: Für die Deutschen war er *der* Gipfel, für die Österreicher einer von vielen. Allein Tirol weist eine Vielzahl eindrucksvoller Dreitausender auf, in den Zillertalern, im Stubai und in den Ötz-

talern, um nur drei Gebirgsgruppen im Alpenhauptkamm zu nennen. Die Wildspitze in den Öztaler Alpen ist mit 3768 Metern der höchste Berg Tirols, mehr als 800 Meter höher als die Zugspitze. Warum, fragt man sich zu Recht, begann alles mit der Tiroler Zugspitzbahn?

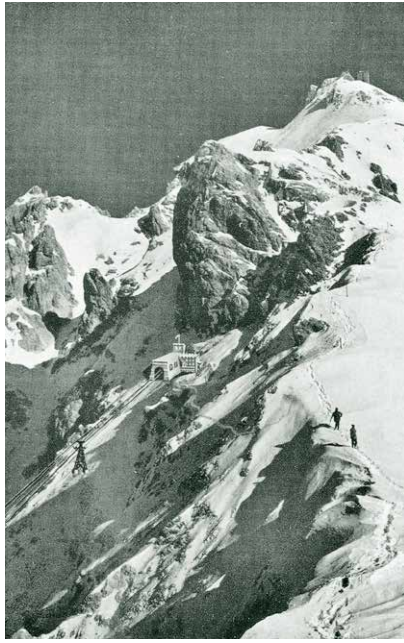
Die Anfänge

Bevor man sich der Zugspitze und ihrer Eroberung durch die Technik widmet, muss man prüfen, auf welche Vorbilder die Planer in Bayern und Tirol zurückgreifen konnten, als ihre Überlegungen einer Gipfelbahn konkreter wurden.

Da gab es im amerikanischen Bundesstaat New Hampshire die Mount Washington Cog Railway, die erste Zahnradbahn der Welt, die von 1869 an Besucher auf den 1917 Meter hohen, erstaunlich oft sturmtostenden Berg brachte. Zwei Jahre später nahm die Rigibahn am Vierwaldstätter See ihren Betrieb auf. Sie ist die älteste Zahnradbahn Europas. Die Schweizer waren diesbezüglich überhaupt Trendsetter: 1889 eröffneten sie die Pilatusbahn, die bis auf eine Höhe von 2069 Metern hinauffährt und die als Zahnradbahn bis heute die weltweit größten Steigungen – bis zu 48 Prozent – überwindet. Und schließlich die Jungfraubahn im Berner Oberland: Nach 22 Jahren Bauzeit wurde sie 1912 eingeweiht und bringt seither Menschen aus aller Welt auf einer langen Tunnelfahrt hinauf zum Jungfraujoch in 3453 Meter Höhe.



Aufwendige Planungsarbeit in den 1920er-Jahren: Wo heute die Computeranimation zum Einsatz kommt, wurde damals die projektierte Bergstation akribisch in ein Foto eingearbeitet.



«Bei jeder dieser Bahnen handelte es sich um herausragende technische Innovationen und Ingenieursleistungen. Das Gebirge (gehörte) nun nicht mehr allein den Bergsteigern, mit diesen Bahnen vermochte jeder in die Berge zu gelangen – jeder, der es sich leisten konnte. Und selbst, wenn er dann kein Alpinist war, nicht in der Lage, zu Fuß weiterzukommen, so lag doch das Gebirge als spektakuläres Panorama ausgebreitet vor ihm» (Stefan König: «Alpingeschichte(n)», 2015).

Dass damals einige Berge angebohrt und bald darauf manche andere «verdrahtet» wurden, wird wohl kaum jemand als bedenklich eingestuft haben. Die Alpen sind riesig – und noch konnte niemand ahnen, was in Form von Massentourismus und Wintersport-Enthusiasmus eines Tages über die Alpen hereinschwappen würde.

Apropos Verdrahtung: Das Drahtseil war schon 1834 erfunden worden. Um es für eine Seilbahn zu nutzen, brauchte es aber noch Jahrzehnte des Entwickelns und Experimentierens. Erst 1908 kam es bei der ersten «Luftseilbahn» für den Personentransport

zum Einsatz: Die «Kohlerer Bahn» überwand mit einer Drahtseillänge von eineinhalb Kilometern die Strecke vom Bozener Ortsrand hinauf nach Kohlern – auf hölzernen Stützen. Die Bahn gibt es bis heute, allerdings und zum Glück nicht mehr in ihrer Urform.

Es muss sich jedenfalls herumgesprochen haben, dass eine solche Bahn für Menschen aus nah und fern zur besonderen Attraktion wird und dass damit im aufkommenden Alpentourismus gepunktet werden kann. Denn die Berge rückten auch für Nichtalpinisten in den Blickpunkt. «Anfangs ausschließlich ein Vorrecht der gesellschaftlich Privilegierten und Begüterten, wird die Erholungsreise in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch für das vermögende Bürgertum durchführbar», vermerkt der Katalog zur Ausstellung «Ziemer zu Vermithen – Aspekte der touristischen Entwicklung von 1850–1960», die 1999 im oberbayerischen Freilichtmuseum an der Glentleiten, 30 Kilometer nördlich von Garmisch-Partenkirchen, zu sehen war. «Vor allem das neue Verkehrsmittel Eisenbahn sowie eine verbesserte Infrastruktur ermöglichen die schnellere und bequemere Überwindung größerer Distanzen.» Mit der schnelleren Erreichbarkeit der Reiseziele rückte der «Urlaubsaufenthalt» für zunehmend mehr Menschen, auch aus der Mittelschicht, in greifbare Nähe. Im frühen 20. Jahrhundert kam die sogenannte Sommerfrische in Mode – raus aus den Städten, raus aufs Land, bevorzugt zu Seen und Bergen.

Und noch etwas ist zu berücksichtigen, wenn man die Begeisterung verstehen will, die eine Bergbahn zur damaligen Zeit ausgelöst hat (und die bis heute ungebrochen scheint). Es ging dabei nicht nur um das technische Wunderwerk, um es einmal so zugespitzt zu sagen, sondern auch darum, eine für die meisten bislang unzugängliche Bergwelt ganz persönlich zu erleben. An-



ders als wir in heutiger Zeit waren die Menschen damals nicht von Bildern überflutet. Denn, Hand aufs Herz, all das, was wir heute an der Bergstation einer Seilbahn zu sehen bekommen, kennen wir so oder so ähnlich doch längst: aus dem Fernsehen, aus Büchern und Magazinen und, wenn wir uns auch noch die letzte Überraschung stehlen wollen, aus dem Internet.

Als zu Anfang der 1920er-Jahre der deutsche Filmemacher Arnold Fanck «Im Kampf mit dem Berge» in die Lichtspieltheater der großen Städte brachte, zeigten sich die Besucher der oft tausend und mehr Plätze bietenden Kinos überwältigt von den faszinierenden Bildern einer nie gesehenen Hochgebirgsnatur. Und dann gab es da plötzlich diese Bergbahnen, man stelle sich vor! Bahnen, die auch den Ungeübten und den Ängstlichen, den Flachländer und Stadtbewohner in große Höhen zu bringen vermögen. Welch Faszinosum!

In Garmisch und Partenkirchen begannen die Überlegungen zu einem Bahnbau hinauf zur Zugspitze bereits an der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert. 1907 wurde eine derartige Projektplanung erstmals offiziell unterstützt. Angedacht waren eine elektrische Bahn durch Garmisch

nach Hammersbach, weiter zum Badersee und dann hinauf zur Zugspitze. Die Zukunft sollte zeigen, dass dies durchaus der richtige Ansatz war – wenn auch das Projekt erst einmal noch scheiterte.

Ideen gab es in der Folgezeit zuhauf: 1910 zum Beispiel eine Seilbahn zur Höllentalklamm, dann ein Schrägaufzug zu den Knappenhäusern, der Unterkunft der Bergarbeiter, die in diesem Gebiet Bleierz und Molybdän gewannen, von da eine Seilbahn zum Höllentalanger und wiederum ein Schrägaufzug zum Gipfel. Ein ziemlich verwegenes Unterfangen.

1911 gab es gleich zwei bemerkenswerte Projekte: zum einen eine Seilbahn über die das Höllental rahmenden Riffelwandspitzen, zum anderen eine Trambahn von Partenkirchen zum Eibsee, dann eine Seilbahn über die Ehrwalderköpfe und die Wiener Neustädter Hütte zum Gipfel. Letztere Überlegung stieß schon deshalb auf Widerstand, weil diese Trassen zu einem nicht unerheblichen Teil auf Tiroler Flur verlaufen wären.

Der Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1914 beendete die Fantasien. Die Menschen in Deutschland hatten erst einmal ganz andere Pläne, die Männer zogen euphorisch in die Schlachten, und bald hatte

Ansichtskarte mit dem Berghotel bei der Bergstation der Tiroler Zugspitzbahn. Zum Gipfel (gut zu erkennen die meteorologische Station) fehlten jedoch noch annähernd 200 Höhenmeter.