

Seile, die nicht reißen dürfen . . .

Während des Weltkrieges wurde das in der Industrie, im Bergbau und der Forstwirtschaft schon seit vielen Jahren bevorzugte Transportmittel — die Seilbahn —



Die Zugspitzbahn

nach dem Kriege an den Bau einer Seilbahn (Wernan-Obermaiss) heranzutreten, die sich in vielen Belangen wesentlich von den bis zu diesem Zeitpunkt bekannten Personenseilbahnen unterschied und trotz ihrer Einfachheit alle Sicherheitseinrichtungen aufwies, die an eine für den öffentlichen Personenverkehr bestimmte Bahn gestellt werden müssen. Der Wurf gelang. Die Bahn entsprach trotz ihrer Einfachheit und vielfach gerade deswegen allen Anforderungen, gestattete die Überwindung großer freier Spannweiten, sowie großer Höhenunterschiede und war billig im Bau und Betrieb.

Auf dem so vorbereiteten Boden tauchte das alte Projekt, die Zugspitze der großen Masse des berghungrigen deutschen Volkes zugänglich zu machen, wieder auf und wurde nunmehr nach zäher Vorarbeit mit staunenswerter Energie und Raschheit in die Tat umgesetzt. Trotz der fast unüberwindlich scheinenden, technischen Schwierigkeiten gelang es der rastlosen Tätigkeit der Ingenieure, dem grossenden Bergriesen mit Hilfe berggewohnter, einheimischer Arbeiter Schritt für Schritt Band abzurufen, um die erforderlichen Fundamente für die zum Tragen der Tragseile nötigen Eisengerüste, sechs an der Zahl, zu erstellen und ungeachtet der Winterfälle sowie der wütenden Schneestürme in der imponierenden Höhe von 2800 Meter die Vorbereitungen für den Bau der Bergstation zu treffen.

Da in diesen Höhen der niedrigen Temperaturen wegen das Arbeiten nur in wind- und wettergeschützten Räumen möglich ist,

nen Zugkraft, die an geeigneten Punkten im Felsen verankert waren, wurde das Aufziehen der Seile stückweise vollbracht, die sodann mit ihren Enden in der Bergstation in einem in den Felsen eingesprengten Stollen verankert wurden, während sie in der Talstation durch Belasten mit 24000 kg schweren Betonblöcken die richtige Spannung erhielten, um nunmehr als Seilbahn für die beiden Bogen von 2600 kg Gesamtgewicht zu dienen.

Eine hinreichend durchgearbeitete Antriebsmaschine in der Talstation, die von 65-PS-Elektromotoren in Lauf gehalten wird, bewegt durch ein endloses Zugseil die beiden Kabinen, von denen jeweils eine zu Berg, eine zu Tal gleitet und je 20 Fahrgäste fasst. Jede der beiden Kabinen ist zur Ausschaltung jeglicher Gefahr für die Fahrgäste mit einer automatischen Fangvorrichtung, die beim etwaigen Reißen eines Zugseiles die Bogen an das Tragseil festklemmt, ausgerüstet und überdies mit Telefon versehen, so daß eine ständige Verbindung mit den oft über 100



Bei den Staibenfällen, Reutte



Ehrwald mit der Zugspitzbahn

Meter Höhe über dem Boden schwebenden Fahrgästen und den beiden Stationen besteht.

Nach nur 1 1/2 jähriger intensiver, ununterbrochener Arbeit war die Bahn so weit, daß sie am 5. Juli 1928 dem öffentlichen Verkehr übergeben werden konnte. Daß die Bahn ein Bedürfnis für die bergbegeisterte Menschheit war, beweisen die

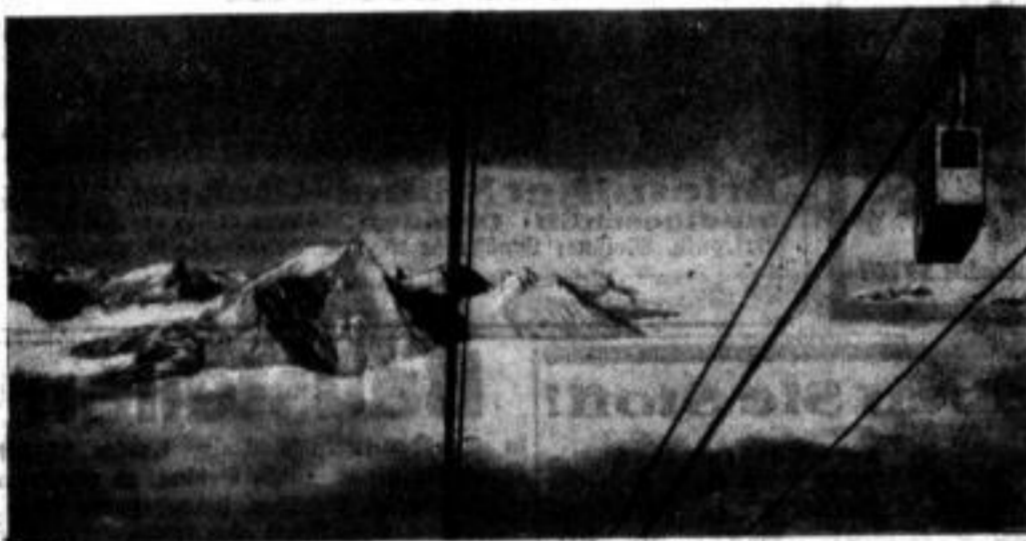
fährten Karwendelbahn (über Innsbruck oder über München), ob mit dem Automobil über die wald- und seenreichen Pässe das Gebiet der Zugspitze besucht, man wird von der einzigartigen Naturbuntheit dieses zaubernden Erdstriches immer wieder auf neue gesehelt. Bei jeder Bahn- und Straßenkurve eröffnet sich ein anderes, man delbares Bild voll hehrer Schönheit.



Zugspitzbahn mit Blick auf die Allgäuer Alpen

zur Versorgung der Stellungen in 2000 bis 3000 Meter Höhe mit Verpflegungsartikeln und Munition vielfach und dies ganz besonders aber in den Alpen zur Anwendung gebracht. Auch von der Mannschaft und den Offizieren wurde natürlich dieses Transportmittel benutzt und so in weiten Kreisen bekannt. Obgleich es den für die Sicherheit notwendigen Anforderungen in

mühte der ganze Bau der Bergstation in einem provisorischen Holzbau vor sich gehen, der — mit Koksöfen geheizt — auch im Winter Betonierung und sonstige Arbeiten gestattete. Nicht selten kam es vor, daß dieser Schuttbau bei orkanartigen Stürmen schwer Rot litt, und nur dem zähen Ausbarren der braven Arbeiterschaft gelang es, durch ständige Erneuerung



Über dem Wolkenmeer

keiner Weise entsprach, gab es doch nur ganz vereinzelte Unfälle, so daß das Vertrauen zu den Seilbahnen immer mehr stieg.

Diese günstigen Erfahrungen mit den oft technisch einfachsten Mitteln veranlaßten den Südtiroler Ingenieur E. Zuegg,

der eisernen Haltseile sein Hinweggehen abzumenden. Zur Versorgung der Arbeiter mit Lebensmitteln einerseits und der Baustellen mit den nötigen Baumaterialien sowie mit Wasser andererseits ward eine Materialseilbahn angelegt, die im Tag- und Nachtbetrieb Tausende von Tonnen zu den einzelnen Baustellen brachte. Nach glücklich beendeter Bauarbeit begann die Montage der imposanten Eisengerüste für die Stützen, von denen die größte 32 Meter Höhe und ein Gewicht von 20 000 kg hat und die in Einzelteilen durch die Seilbahn stückweise in schwindelnde Höhe gebracht werden mußten.

Nachdem auch diese Arbeiten glücklich beendet waren, begann erst die schwierigste Arbeit, das Hochziehen der 40 000 kg schweren Tragseile. Schon das Zubringen dieser auf hölzernen Trommeln von 8 Meter Höhe und 6 Meter Länge aufgeschwungenen Seile von der Eisenbahnstation zur Talstation erforderte tagelange, mühselige Arbeit und konnte nur, unter Zuhilfenahme von schweren Flaschenzügen und Autos als Zugorgan auf massiven Holzschlitten und untergelegten Rollen bewerkstelligt werden. Durch 12 Würden von je 5 Ton-

nen 250 000 Fahrgäste, die sie seit ihrem Bestehen benützten und denen sonst nie in ihrem Leben Gelegenheit geboten gewesen wäre, von den schwer zugänglichen wilden Höhen aus einen Blick zu tun in das Märchenland der Königin Zugspitze und ihrer zahllosen mächtigen Trabanten. Soweit das Auge reicht, reißt sich im wirren Durcheinander, aber dennoch zu einem harmonischen Ganzen gefügt, Kuppel an Kuppel, Felsmassiv an Felsmassiv bis zur grauen Kletterfene und es scheint, als wäre die Zugspitze das gewaltige Tor für eine überirdische Sagenwelt. Befangen von der suggestiven Macht der stummen Berge, kommt es einem so recht zum Bewußtsein, wie schön die deutsche Erde ist und welche Pracht und Romantik besonders den Tiroler Alpen innewohnt.

Gleichgültig, ob man mit der fähige-

Die Karwendelbahnstation Ehrwald, das Zugspitzdorf, ist der Ausgangspunkt zur Talstation Obermoos mit der imposanten Seilbahnanlage, wohin Kursautobusse den Verkehr vermitteln. Von der Bergstation fährt ein gesicherter Steig zum nahen, bis in den Frühsommer für Eisfahrten benötigten „Plattferner“, während für den weiteren Aufstieg zum „Münchner Haus“ für allzu ängstliche Gemüter Bergführer zur Verfügung stehen.

Die Zugspitzbahn ist wohl eines der gewaltigsten Bauwerke überhaupt und es gebührt ihr der Ruhm, Pionierin zahlreicher moderner Seilbahnanlagen in den österreichischen Alpen zu sein und dadurch dem allenthalben so lebensnotwendig gewordenen Fremdenverkehr einen mächtigen Ansporn gegeben zu haben.

Jng. Dth. Haak



Nebelmaffen brodeln und wallen unter der Zugspitze



Jetzroterer Springbrunnen bei Reutte