



## Tiroler Zugspitzbahn – vier Jahrzehnte Schwebezustand

*Die Menschen zu Füßen der mächtigen Zugspitze glaubten, wussten, ahnten schon immer, dass dort oben in den manchmal wolkenverhangenen Felsen die Geister hausten. Das hinderte sie allerdings nicht daran, jeden nur erdenklichen Versuch zu unternehmen, dem Bergriesen aufs Haupt zu steigen. Noch weniger bot der Geisterglaube der Kühnheit Einhalt, eine Bahn dort hinauf zu bauen, wo man an schönen Tagen Tirol, Bayern, Südtirol und die Schweiz im Blick hat. Was die verkehrsmäßige Erschließung der Zugspitze betraf, begaben sich die bayerischen und die tirolerischen Nachbarn, die sich das Recht an dem Berg ansonsten recht friedlich teilten, sehr bald in einen scharfen Wettbewerb. Im Jahr 1926 waren die Bauarbeiten in Ehrwald für die Tiroler Zugspitzbahn abgeschlossen, damals wie heute die schnellste Verbindung auf den Berg, der für Deutschland das Höchste ist und so etwas wie Kultstatus hat. 2026 ist das 100 Jahre her.*

Es war ein deutscher Geschäftsmann, der den Tirolern den finanziellen Rückhalt für den Beginn eines technischen Unterfangens gab, das damals an Kühnheit kaum zu überbieten war. In Spitzenzeiten arbeiteten rund 400 Mann an der Realisierung des Traumes, den der Tiroler Anwalt Dr. Hermann Stern mit so viel Hartnäckigkeit verfolgt hatte. Als nach der Aufnahme der ersten Probefahrten der damalige österreichische Bundespräsident Dr. Hainisch die Baustelle besuchte, nahmen die Tiroler noch einmal, ein letztes Mal, eine Anleihe beim Geisterglauben ihrer Vorfahren. Sie ließen, aus dem Nebel des Gipfels kommend, eine Gondel auf den Ehrengast zuschweben. Diesem entstieg ein Gnom, der „Zugspitzgeist“, in seinem Gefolge zahlreiche niedliche Zwerge. Er begrüßte die Gäste und symbolisierte so die Begegnung zwischen denen „da oben“ und den Menschen, die den kühnen Schritt in eine technisch bisher kaum erschlossene Bergwelt getan hatten.

Am 5.7.1926 wurde die Tiroler Zugspitzbahn offiziell eröffnet. 48 mm war das Trageseil stark, das die 1.225 Meter Höhenunterschied überwand und nur über sechs Stützen gespannt war. Obwohl die Konstruktion für damalige Verhältnisse höchst filigran erschien, gab es in all den Jahren, welche die Tiroler Ur-Zugspitzbahn in Betrieb war, nie technische Probleme, die den 18 Minuten währenden Flug-Genuss der Fahrgäste beeinträchtigten. Anfangs ergoss sich eine wahre Flut prominenter Besucher über die neue Attraktion, die meisten davon aus Deutschland, die „ihren“ Berg auf dem kleinen Umweg über Tirol in Besitz nahmen. Max Schmeling schlug 1929 gar ein Höhentrainingslager im Kammhotel auf. Bereits ab dem Jahr 1930 begann der Besucherstrom wieder zu versickern, die politische Situation und die „1000-Mark-Sperre“ brachten den Betrieb der Tiroler Zugspitzbahn fast zum Erliegen und im Jahr 1945 zum Stillstand. Erst im Jahr 1952 nahm die Bahn mit einer 23 Personen fassenden Leichtmetallkabine den Betrieb wieder auf. Von da an ging's im wahrsten Sinne des Wortes wieder bergauf. Nach laufenden technischen Verbesserungen wurden 1953 bereits wieder fast 165.000 Fahrgäste gezählt und 5 Jahre später war das

Gründungsjahr der Tiroler Zugspitzbahn AG. Nur knappe eineinhalb Jahre danach, 1960, wurde der Zweikabinen-Betrieb auf vier Kabinen und einer Stundenkapazität von 260 Personen umgestellt. 1964 wurde das großzügige Sanierungsprogramm mit der Eröffnung der Zugspitz-Gipfelbahn abgeschlossen und 2 Jahre später, im Jahre 1966, besiegelte man auf der Zugspitze die Deutsch-Österreichische Freundschaft mit der Eröffnung eines leicht passierbaren Grenzüberganges.





Nächster und vorerst letzter Quantensprung in der Geschichte des nunmehr schon legendären Tiroler Höhenfluges war die Eröffnung der „Neuen“ Tiroler Zugspitzbahn am 10.7.1991. Ganze 1.725 Meter Höhenunterschied, dreimal so schnell wie die alte Bahn, das war und ist heute noch sensationell. 100 Personen schweben in einer eleganten Kabine bis zur Gipfelstation, die Reise eher als Flug denn als Fahrt empfindend.

