

Der böse Geist vom Zugspitz

VON HANNS BILLMEIER

Man schrieb das Jahr 1820. Noch gab es in Deutschland keine Eisenbahnen. Die Verbindung zwischen den einzelnen Orten bildete für Reisende die Postkutsche. Von München nach Partenkirchen brauchte man, wenn man nicht die Eilpost mit häufigem Pferdewechsel benützte, fast zwei Tage. Noch waren die Berge damals für die meisten Menschen nur Ödland und Steinwüste, bestenfalls in den unteren Regionen ergiebige Weidegebiete, Wetterwinkel und Gefahrenzone, der man am besten fernblieb, in den Hochlagen. Noch waren die Berge etwas von der Schöpfung Dahingestelltes, etwas Feindliches, etwas Drohendes, das man meiden mußte. Noch hat in Partenkirchen niemand etwas vom Fremdenverkehr gehört. Wer sich nach Garmisch oder Partenkirchen verirrte, konnte noch nicht wie heute von jedem Buben auf der Straße hören, wie die einzelnen Berge heißen, wie hoch sie auf den Meter genau sind. Nur eines wußten sie alle, alt und jung im Werdenfels: Die Zugspitze ist der höchste Berg. Sie wußten auch genau, daß noch niemand droben war und daß es auch niemand zu raten sei, hinaufzugehen. Denn oben auf dem Gipfel, da haust der Zuggeist, ein höllisches Untier, ein Wesen, von dem man nichts Genaueres weiß, denn die Leute, die ihm begegnet sind, die sind nicht wiedergekommen. Der Zuggeist hat sie in die Tiefe gestoßen und vernichtet.

Eines Tages im Sommer des Jahres 1820 kam wieder einmal ein Fremder nach Partenkirchen. Wer nach Partenkirchen kam, ohne daß er dort seinen Wohnsitz hatte, kam entweder aus geschäftlichen Gründen oder in behördlichem Auftrag. So war es auch mit diesem Fremden, es war der bayrische Leutnant Naus. Er mußte im Loisachtal Vermessungen für das Bayerische Topographische Büro vornehmen. Eines schönen Tages muß ihm das langweilig geworden sein, denn er beschloß, die Zugspitze zu ersteigen. Einen anderen Grund kennen wir nicht für diesen abenteuerlichen Plan. Er scheint sich auch über seine wirklichen Beweggründe nie ganz klar ausgesprochen zu haben. Vielleicht waren es auch wissenschaftliche Gründe, vielleicht war es das unruhige Blut, das Suchen nach neuen Erkenntnissen, das die Menschen zu den Polen der Erde, zu den noch unerforschten Gebieten Afrikas und Amerikas und zu den Gipfeln der Weltberge trieb. Vielleicht aber wollte der Leutnant Naus auch nur etwas erleben, nachdem die weitere Aussicht auf langdauernde Friedensjahre ihm wenig Hoffnung auf andere Abenteuer als die kleiner bayerischer Garnisonsstädte gab. Jedenfalls faßte der Leutnant Naus die wahnwitzige Idee, sich mit dem Zugspitzgeist zu treffen und seinen Berg zu besteigen. Ziemlich geräuschlos wurde das Ganze vorbereitet. Was die Leute sagen würden, wußte er schon. Warnungen wollte er auch keine hören, nachdem schon Schauergeschichten genug im Umlauf waren. Es gelang ihm, einige Begleiter aufzutreiben: den Leutnant Anlitschek, Hauptmann von Jetze, seinen Diener Meier und Johann Georg Deuschl von Partenkirchen, der als Träger verwendet wurde. Am 26. August brachen sie in Partenkirchen auf und am Abend trafen sie bei einer Hirtenhütte am Anger im Reintal ein, wo sie nächtigten. Über diese erste Zugspitzbesteigung ist uns das Tagebuch des Leutnants Naus erhalten, dem wir die folgenden Angaben entnehmen.

„Vom Schlaf war keine Rede“, schrieb Naus in sein Tagebuch, „ich wurde in der Hirtenhütte von einer Menge Flöhe dergestalt gemartert, daß ich, wachend am Feuer, die halbe

Nacht mit Tötung derselben zubringen mußte. Endlich retririerte ich mich unter freien Himmel und schützte mich mit dem Regendache vor dem Regen.

Am 27. August, früh 4 Uhr, wurde von der verwünschten Flohhütte aufgebrochen und über das Platt und den Schneeferner bis an die Grenze hinter dem Zugspitz, von wo aus man nach Ehrwald, Lermoos usw. hinabsieht, vorgedrungen; hier wurde ein erster Versuch gemacht, den Zugspitz zu besteigen, der aber mißlang. Hauptmann von Jetze und Leutnant Anlitschek traten alsdann den Rückweg an, ich aber wagte einen abermaligen Versuch, der endlich nach mehrfachen Lebensgefahren und außerordentlichen Mühen gelang. Nach eindreiviertel Stunden erreichten wir — ich, mein Bedienter und unser Führer Deuschl — um $\frac{3}{4}$ 12 Uhr die höchste Spitze des noch von keinem Menschen bestiegenen, so verschrienen Zugspitzes.“

„Mangel an Zeit und Material“, heißt es in dem Tagebuch weiter, „verhinderten uns, eine Pyramide zu errichten, nur ein kurzer Bergstock mit einem daran befestigten Sacktuch diente zum Beweise, daß wir dagewesen. Schon nach fünf Minuten wurden wir von einem Donnerwetter mit Schauer und Schneegestöber begrüßt und mußten unter größten Gefahren die Höhen verlassen; gerade so viel Ausblick gestatteten die einfallenden Wolken, daß ich mich überzeugen konnte, die höchste Spitze erreicht zu haben.

Kaum zehn bis zwölf Schritte von der Spitze entfernt, betäubte uns ein Donnerschlag derart, daß wir glaubten, alle Berge müßten zusammenstürzen! Ich wollte mich von den hinter uns nachkommenden, von der Erschütterung losgewordenen Steinen hinter einer kleinen Felswand retten, gab aber bald den vernünftigen Vorstellungen meines Führers nach, welcher mir die immer mehr wachsende Gefahr des Abwärtssteigens durch den stark fallenden Schnee schilderte und bequemte mich, weiterzugehen.

Unsere beim Hinaufsteigen gebrauchte Vorsicht, den genommenen Weg mittels aufeinandergelegter Steine und in den harten Schnee gemachter Zeichen zu markieren, kam uns bei der plötzlich eintretenden starken Dunkelheit, die uns kaum vier Schritte vorwärts sehen ließ, sehr zu statten.

Unser Weg führte nun durch eine Klamm, innerhalb welcher man eine Wand von ungefähr 14 Fuß abspringen und dann eine noch viel größere Distanz auf hartem Schnee von mindestens 50 Grad Neigung abfahren mußte, es galt dabei, unten auf einem zwei Quadratfuß Fläche bietenden Vorsprung einzutreffen. Was die Gefahr noch vermehrte, war der Umstand, daß sich das Regenwasser in dieser Rinne anhäuften, uns keinen rechten Tritt bemerken ließ, ja sogar an mehreren Stellen uns über Kopf und Rücken abstürzte.

Endlich mußten wir am südlichen Fuße des Zugspitzes, am Anfang des Schneeferners, noch eine der gefährlichsten Passagen machen: eine Art von Schneebrücke, die — einen Fuß dick, einen breit und mehrere lang — über die Schlucht zwischen Wand und Ferner führte. Kein anderer Ausweg war übrig, als sich diesem schwachen Gewölbe anzuvertrauen, und glücklich ging der Übergang vonstatten.

So gelangten wir um $\frac{3}{4}$ 2 Uhr auf den Schneeferner und setzten unseren Marsch über diesen und das Platt eiligst fort; um 3 Uhr traf ich meine Freunde und Reisegefährten am „Anger“ im Flohhütchen wieder. Um so angenehmer war das Wiedersehen, als ich mehrmals daran gezweifelt hatte, mein Leben erhalten zu können.

Dem Führer auf den Zugspitz 2 Gulden, 42 Kreuzer . . .“ Damit schließt der Tagebuchbericht.

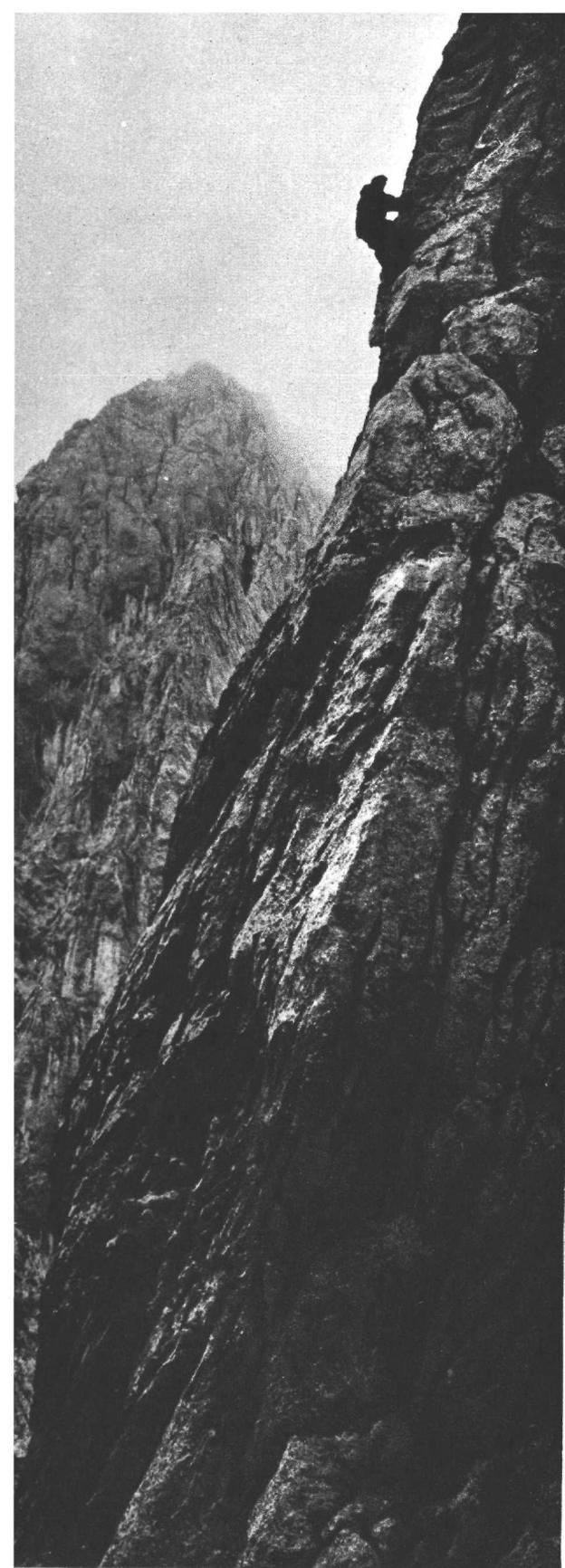
Als Naus nach Garmisch zurückkommt, schauen ihn die Leute groß an, aber keiner glaubt ihm, daß er oben war. Sonst wäre er doch nicht mehr lebendig! So stark war der Aberglauben vom „Zuggeist“ und damit die Anschauung von der Unersteiglichkeit des Gipfels. So war es auch möglich, daß die Erstbesteigung des Leutnants Naus wieder in Vergessenheit geriet. Zehn Jahre nach der ersten Besteigung finden wir in den bayerischen Annalen folgende Notiz:

„Schon manche — und darunter die verwegenen Gensjäger — hatten die Zinnen des Zugspitzes zu erklimmen versucht; aber alle waren nicht weiter gekommen, als bis an den



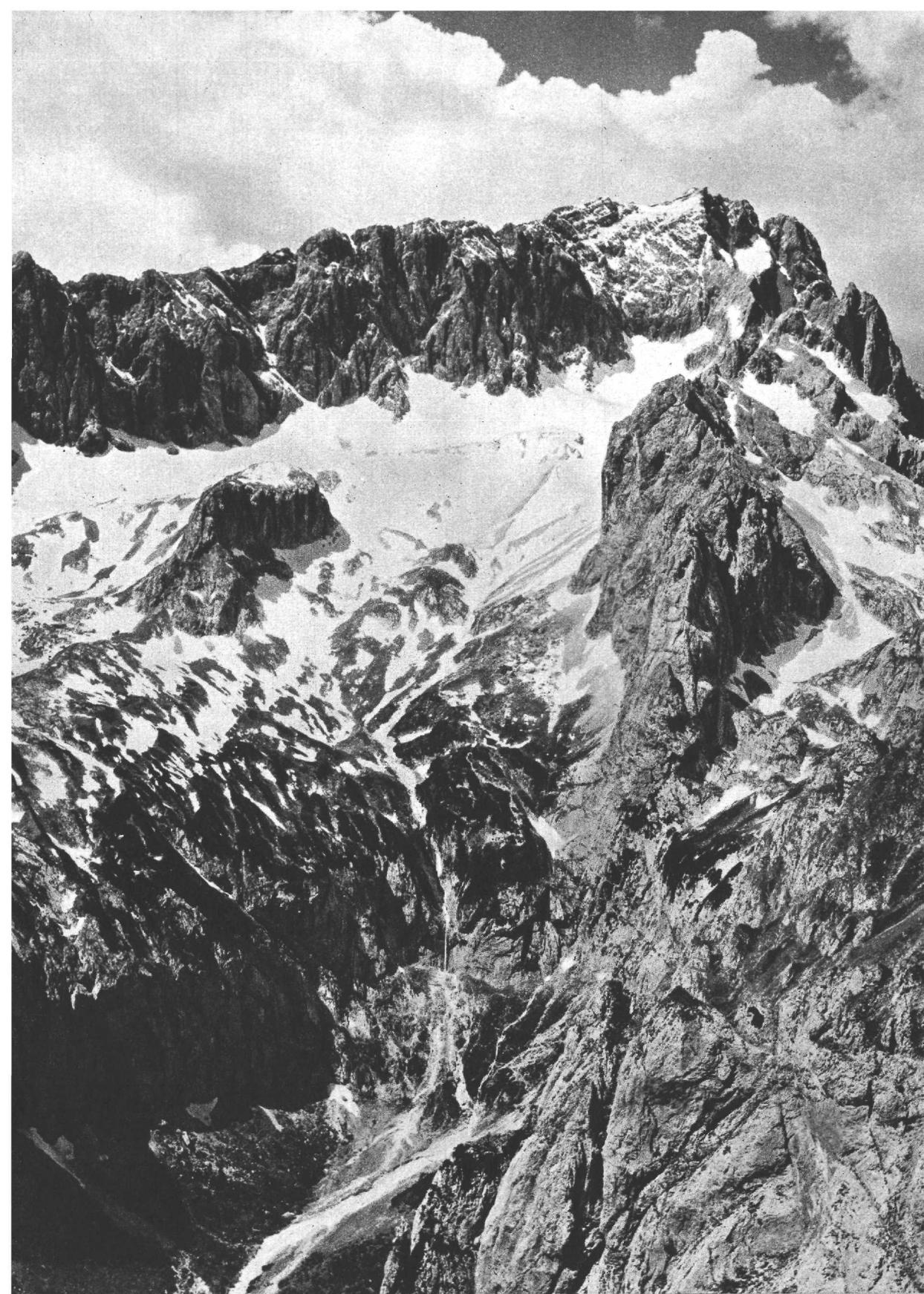
Auf dem Gipfel der Ehrwalder Sonnenspitze

(Aufn.: W. Fischer)



Links: Unterer Schüsselkarturm, Nordwestkante – Rechts: Oberreintalturm, direkte Westwand

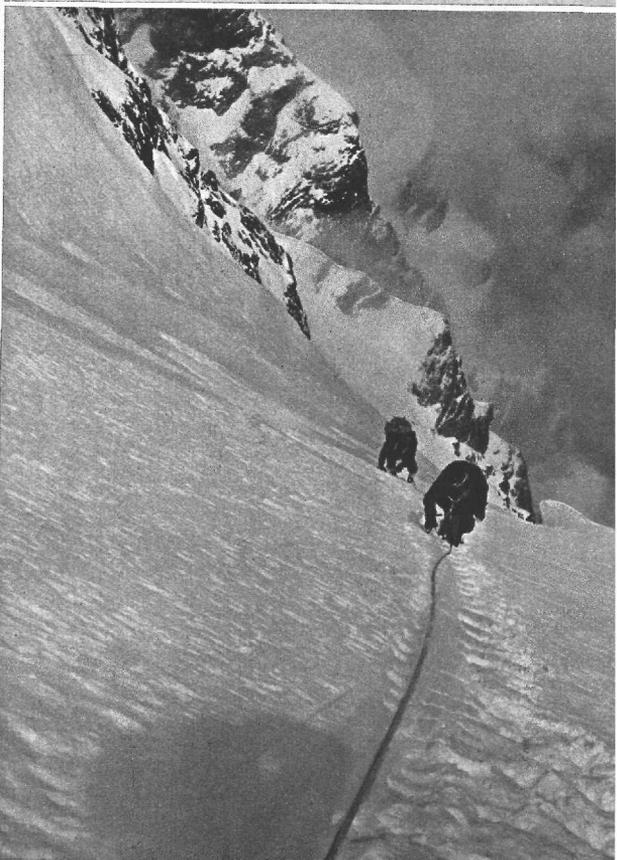
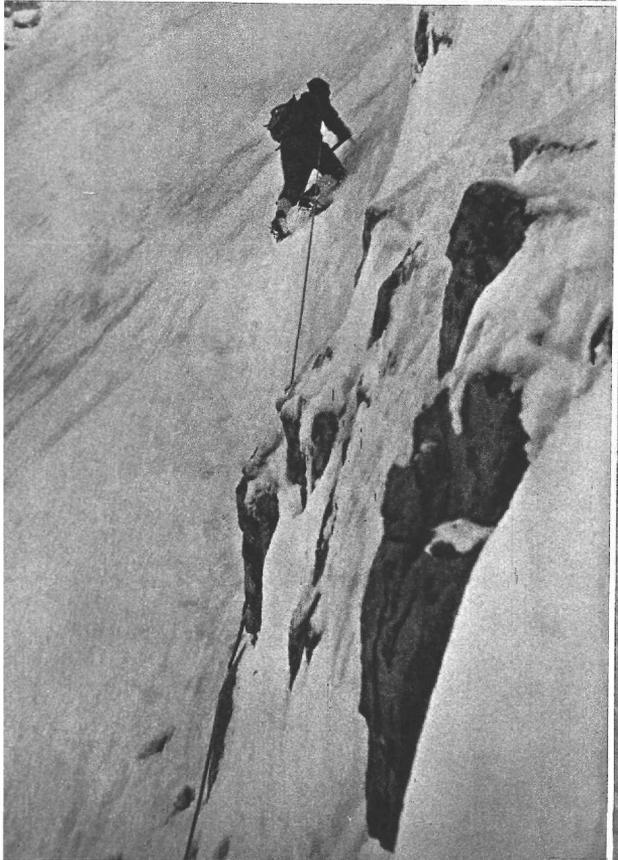
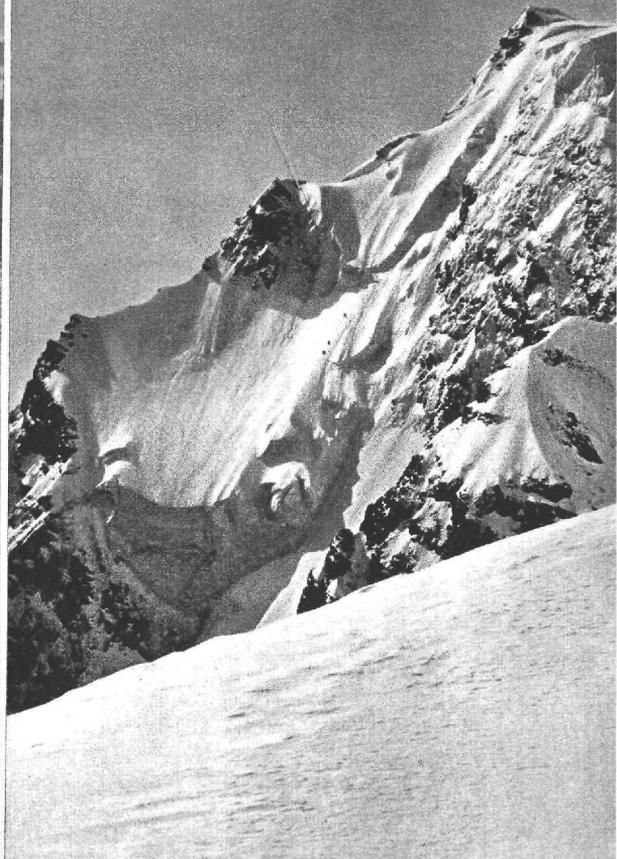
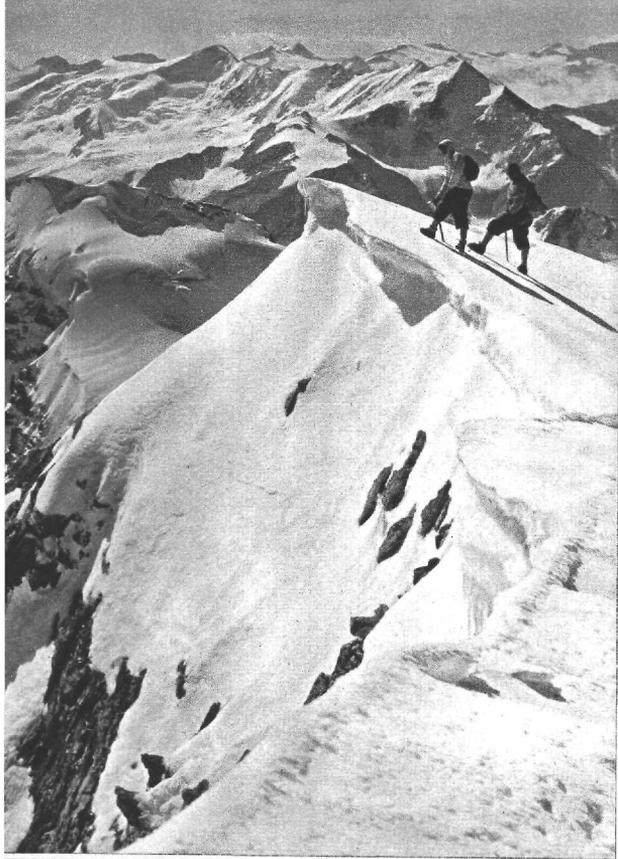
(Aufn.: W. Fischer)



Zugspitze – Höllental vom Kleinen Waxenstein

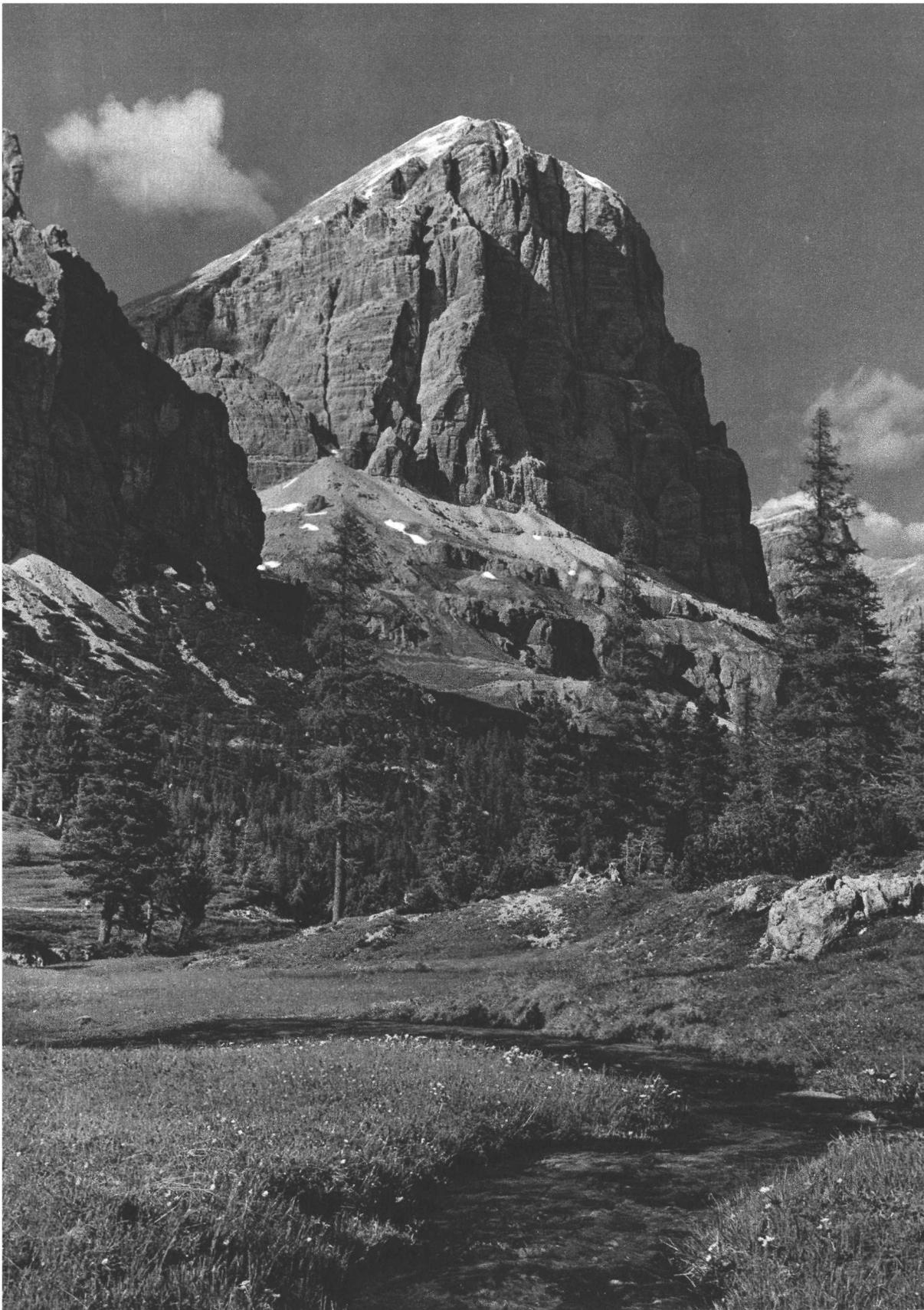
(Aufn.: W. Fischer)

TAFEL XI



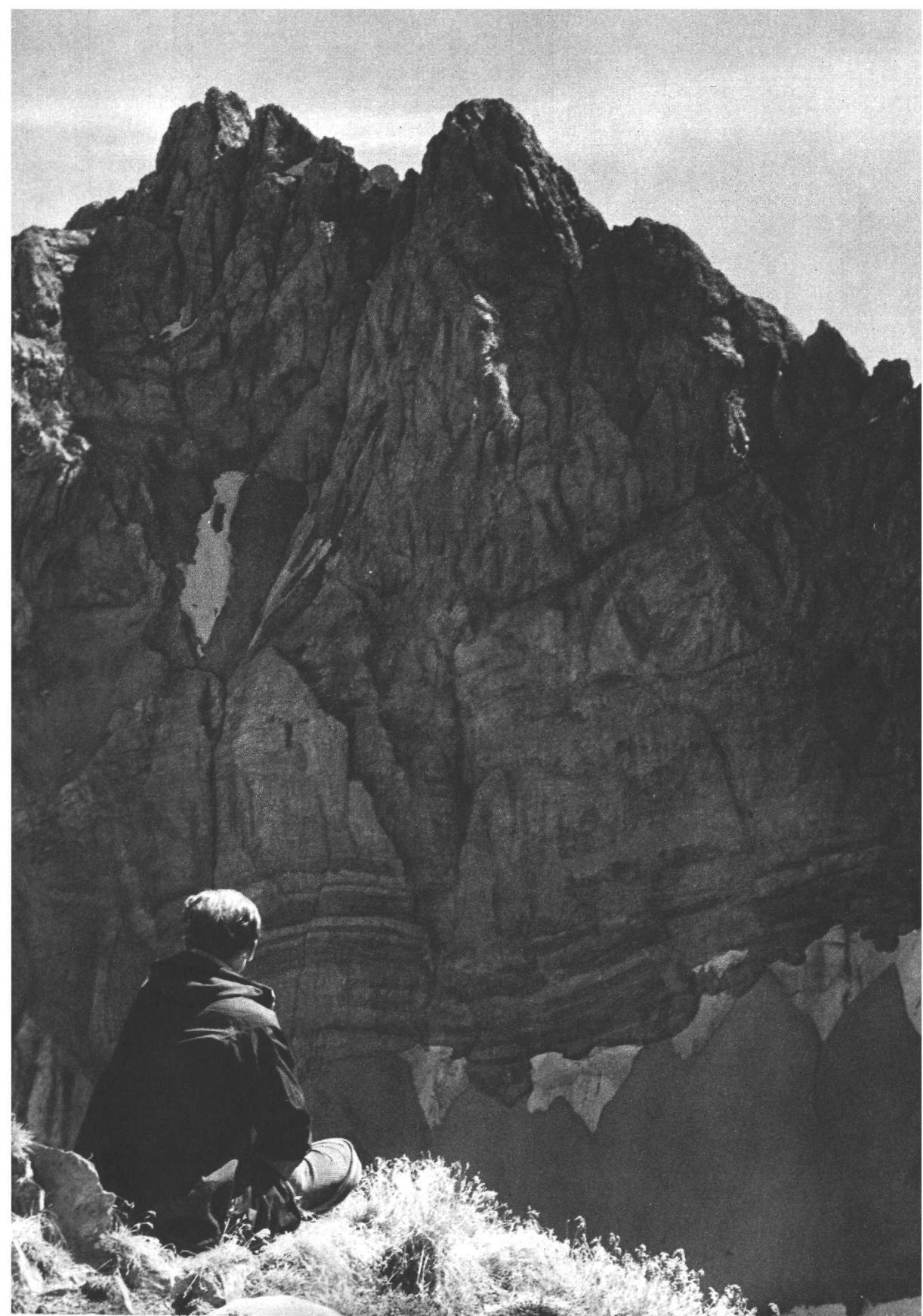
Auf dem Gipfel des Ortlers – Ortler-Nordwand

(Aufn.: R. Löbl, B. Schulz, S. Jöchler)



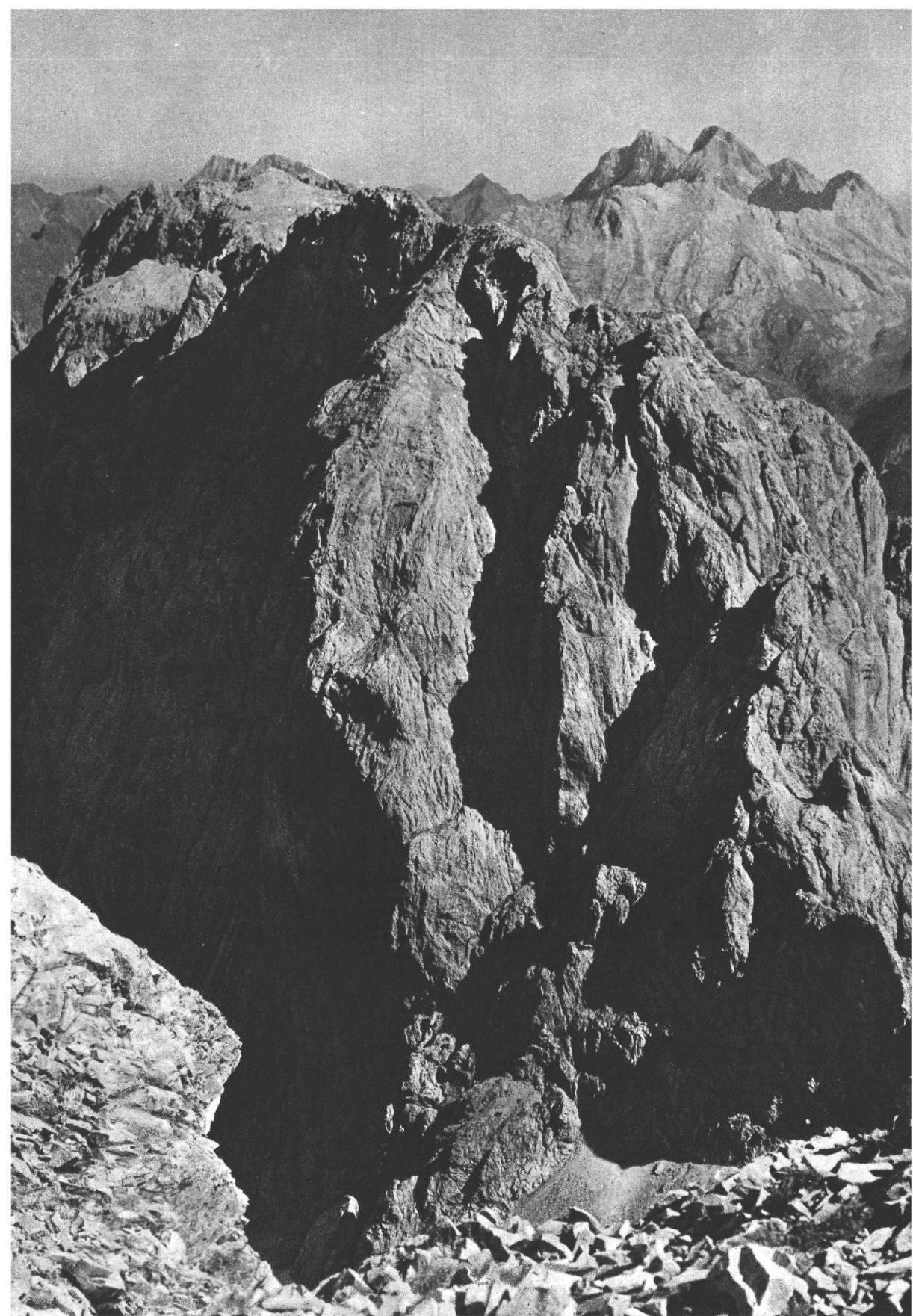
Südwand der Tofana di Roces

(Aufn.: R. Löbl)



Blick vom Rauchkofel auf die Kellerspitzen

(Aufn.: K. Kolar)

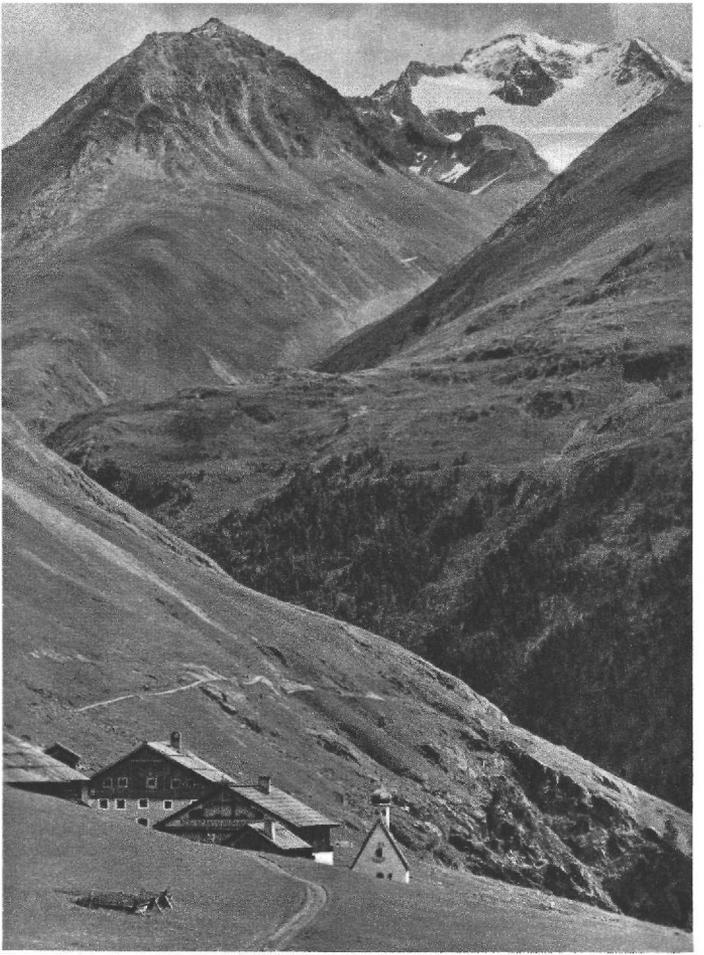


Der Monte Avanza, das Biegengebirge und die Hohe Warte vom Ciadensisgipfel

(Aufn.: K. Kolar)

Rofenhöfe (2015 m) bei Vent
mit Gampelskogel (3400 m)

(Aufn.: Lohmann)



ersten Kopf am Ende des Schneeferners. Wie sie hier die nackten Spitzen, fast pfeilgerade in die Höhe ragen sahen, sank allen der Mut und jung und alt erzählte es sich als eine Unmöglichkeit, auf diese Spitzen zu gelangen.“

Trotzdem aber war die Zugspitze schon drei Jahre nach Naus zum zweitenmal erstiegen worden: Zwei Einheimische, der Maurermeister Simon Resch von Partenkirchen, dem sich der sogenannte „Schaftoni“, der Hirte des Hinterreintales, angeschlossen hatte, unternahmen das Wagnis.

Während Naus den Westgipfel der Zugspitze erreicht hatte, bestiegen Resch und der Schaftoni erstmals den Ostgipfel und errichteten dort eine große Steinpyramide. Aber auch diese Besteigung fand keinen Glauben, obwohl Naus' damaliger Träger Georg Deuschl wiederholt beteuerte, daß er vom Platt aus, wo er sich auf der Suche nach Schafen befunden hätte, die von Resch errichtete Steinpyramide auf dem Ostgipfel gesehen hätte.

Den Vorwurf der Lüge wollte nun aber Resch nicht auf sich sitzen lassen, und wir finden ihn wieder auf dem Gipfel, allerdings erst elf Jahre später: am 18. September 1834. Die dritte Besteigung der Zugspitze! In seiner Begleitung befanden sich sein erst fünfzehnjähriger Sohn Johann und Hanni Barth, ein Zimmermannssohn von Partenkirchen. Aber auch diese Besteigung wurde im Tale nicht geglaubt, und erst als ein gänzlich unbefangener Zeuge, der Besitzer des Kainzenbades, der von der Absicht der Besteigung gehört hatte und Resch und seinen Begleitern bis zum Schneeferner auf dem Platt nachgegangen war und dabei die drei auf dem Gipfel beobachtet hatte, die Nachricht im Tale verbreitete, fand sie allmählich doch Glauben.

Bei dieser Besteigung hatte Hanni Barth ein Seil mitgenommen, das Resch Vater und Sohn vorzügliche Dienste leistete. Hanni kann daher als der erste Zugspitzführer überhaupt angesprochen werden. Obwohl auch diese Besteigung von einigen Einheimischen noch in Zweifel gezogen wurde, scheint doch von ihr ein starker Anreiz und Auftrieb ausgegangen zu sein, denn schon neun Tage später, am 27. September 1834, erfolgte die vierte Besteigung. Die beiden Forstgehilfen Oberst und Schwepfinger, begleitet von den beiden Resch und Hanni, übernachteten auf der Angerhütte und machten sich am nächsten Morgen an die Besteigung.

Es ist heute nicht mehr festzustellen, warum nun Vater Resch mit seinem Sohn am nächsten Tag die Besteigung nicht vollständig ausführte, sondern in den Felsen oberhalb des Platts umkehrte. Jedenfalls gab dies Oberst in der Folgezeit Veranlassung, die beiden vorausgegangenen Besteigungen Reschs überhaupt in Zweifel zu ziehen, obwohl sie einwandfrei feststehen.

Im Jahr darauf wird ein neuer Angriff auf die Zugspitze unternommen. An der Expedition nehmen unter Hannis Führung der Forstgehilfe Oberst, der mit Hanni schon einmal oben war, ferner der Berchtesgadener Arzt Dr. Einsele, der Forstgehilfe Satori aus Garmisch und der Träger Urban aus Farchant teil. Über diese fünfte Besteigung liegt nun seit Naus' Tagebuchbericht erstmals wieder eine umfassende Schilderung vor. Dr. Einsele be-



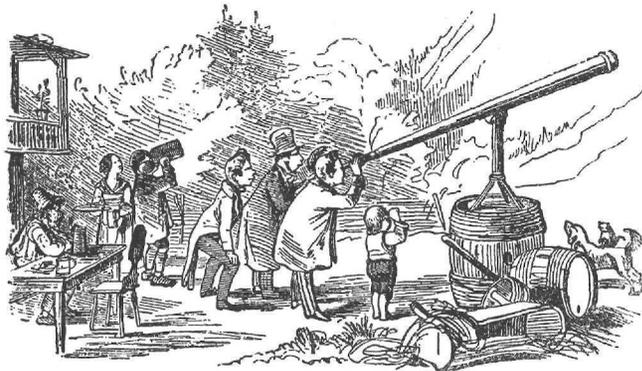
„Von allen Seiten rollten unter unseren Händen und Füßen die verwitterten Trümmer hinab. Dieser Steinregen verscheuchte die auf dem Schnee zurückgebliebene Diana vom Fuße der Wand, die aufmerksam unsere Bewegungen zu beobachten schien.“

richtete im „Deutschen Hausbuch“ von Guido Görres über seine Erlebnisse. Der Aufstieg erfolgte natürlich durch das Reintal, denn den anderen, heute üblichen Begehungsmöglichkeiten wäre man damals noch nicht gewachsen gewesen. Am 20. August 1835 wurde in Garmisch abmarschiert und in der Hirtenhütte am Anger genächtigt.

Nun ein paar Auszüge aus Dr. Einseles Bericht: „Um $\frac{1}{2}$ Uhr nachts waren wir abmarschbereit. Hanni mit einem brennenden Spanbunde voraus, wir anderen hinterdrein, so ging's in die schwarze, sternlose Nacht hinaus. Bald zeigte sich die Vorsicht, eine Leuchte mitgenommen zu haben, gerechtfertigt, denn da, wo wir über die Partnach mußten, wäre keiner über die drei dünnen schwankenden Stangen gekommen, die hier als Brücke dienen, und die in der Finsternis kaum zu erkennen waren.

Jenseits, mitten im Legföhrenlabyrinth, ging das Licht zu Ende, doch gelangte der kleine, halb schläfrig und verdrossen, halb bedächtig schreitende Zug ohne bedeutende Verirrung über den hinteren Anger an die Wand und aufwärts in das Brunntal.“ Der weitere Anstieg über das Platt und den Schneeferner machte keine besonderen Schwierigkeiten. Dann aber kam die erste ernstliche Schwierigkeit, die Überschreitung der Randschlucht. Wir lesen darüber: „Die Schlucht, die den Schnee im Hochsommer und Herbst von den Wänden gewöhnlich längs ihrer ganzen Ausdehnung hin und oft in erstaunliche Tiefe hinab trennt und wohl durch das von den Höhen abfließende Schnee- und Regenwasser sowie durch die von den Felsen rückstrahlende Wärme, wenn sie von der Sonne beschienen werden, erzeugt wird, war an der Stelle, wo wir über sie setzen mußten, zum Glück nur so breit, daß der Sprung noch gewagt werden konnte. Mißlich war dieser durch den zweifachen Umstand, daß der Schneerand, auf welchen man im Moment des Sprunges mit vermehrtem Körpergewicht drückt, dünn und brüchig ist und daß die jenseitige Wand ebenfalls eine sehr schiefe, mit Geröll bedeckte, nach unten in senkrechte Tiefen auslaufende schmale Fläche bildet, auf welche man hinabspringen muß, während an den oberhalb befindlichen kahlen und ebenfalls beinahe senkrechten Felsen die Hand keine feste Stütze zum Anhalten findet. Auf den glatten Sohlen würde ich mich sicher nicht haben halten können, wenn nicht mein Vormann, der übrigens kaum genug Raum für seine Füße gefunden hatte, mich jenseits aufgefangen hätte.

Wenn diese Schlucht, die so leicht zum Grabe werden könnte, zurückgelegt ist, fängt erst der schlimmste Teil der Reise an: steil, fast senkrecht und völlig kahl steigen die



Man verfolgte von Partenkirchen aus durchs Fernrohr alle unsere Bewegungen (als die Partie am Grat erschienen war).

3 Abbildungen von einer Zugspitzbesteigung im „Deutschen Hausbuch“, 1846.

Wände empor. Bald links, bald rechts in den wüsten Furchen, die das rastlose Nagen der Jahrhunderte allenthalben hineingearbeitet haben und welche die Abzugskanäle für die Trümmer der ständig abwitternden Felsen bilden, zwängt man sich mit pochendem Herzen empor, rings von Zacken umstarrt, die zu wanken und bei jeder Erschütterung sich loszureißen scheinen. Man kann den nicht begreifen, der es zuerst wagen konnte, hier hinauf-

zuklimmen, denn man sieht immer nur von Stelle zu Stelle vor sich hin und bei jedem Schritt scheinen neue, überragende Wände jedes Vordringen unmöglich zu machen. Es ist für den solchen Anblick Ungewohnten ein so grauenhaftes Chaos von sich durchwirrenden

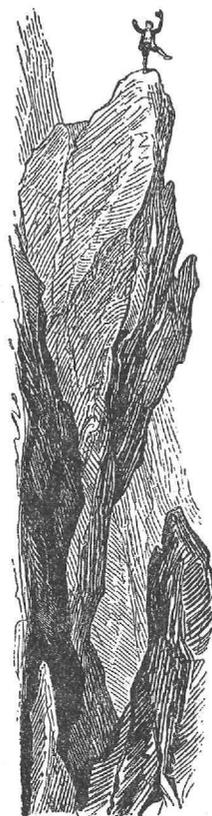
Furchen und Vorsprüngen, daß ich, nachdem wir wieder am Fuße der Wand angelangt waren, mir die Frage, wo wir denn hinaufgestiegen waren, nicht mehr recht beantworten konnte.

Nach kurzer Zeit waren wir in dem aus den früheren Besteigungen berühmten Kamin. Es ist dies ein förmlicher Kamin, der nur an der Vorderseite offen ist. Die Absätze, mittels welcher man sich zwischen seinen Mauern hinaufklemmt, sind in Form und Stellung großen Geweben von Winkelspinnen nicht unähnlich. Es fällt schwer, selbst für den, der an Ort und Stelle gewesen, eine verständliche Beschreibung davon zu geben, wie man aus diesem Kamin wieder herauskommt, denn nicht beim Auf- wohl aber beim Heruntersteigen passiert man seine obere Mündung, die ganz senkrecht emporragt und in welche man bei der Rückkehr von oben mittels des Seiles hereingelassen wird.“

Die Überwindung dieses Kamins machte der ganzen Gesellschaft größte Schwierigkeiten, und nur mit Hilfe Hannis konnten sie ihn überhaupt bezwingen. Am oberen Ende des Kamins entledigte sich Dr. Einsele seiner Fußbekleidung. Er schreibt: „Jetzt konnte ich nicht ohne die größte Gefahr mit Schuhen aufwärts, abwärts aber gar nicht mehr kommen. In Socken war ich dagegen sicherer als meine mit Eisen bewaffneten Gefährten, die oft kaum Raum genug für ein einziges Zinkenpaar ihrer Fußseisen an den Felsen fanden.“

Der Genius des Zugspitzes war entweder bei Laune, unsere Huldigung anzunehmen, oder gnädig genug, uns für unsere Tollkühnheit nicht zu strafen, denn wir kamen alle glücklich über diese mörderische Stelle. Doch hat, ich muß es gestehen, dieses Abenteuer auf mich, einen Neuling im Klettern, so erschütternd eingewirkt, daß nur der Mut der übrigen mich aufrecht hielt und ich vermochte, ihnen weiter zu folgen, während durch die gräßliche Vorstellung des Rückweges die Empfänglichkeit für jeden ferneren Genuß gelähmt war. Endlich nach peinlichen dreiviertel Stunden, die wir vom Ferner herauf gebraucht hatten, waren wir auf dem Grat angelangt, und jetzt lag zum erstenmal der Zugspitz selbst, den wir bis dahin nie hatten sehen können, in der Entfernung einer halben Stunde oben am scheinbar äußersten westlichen Ende des Grates majestätisch vor uns. Zugleich war ein unermessliches Panorama gegen die Alpen und in den Ebenen Bayerns und Schwabens vor unseren Blicken ausgebreitet. Der Träger Urban sank hier müde und entmutigt hin und war durch nichts mehr zu bewegen, uns noch bis zur Spitze zu folgen. Auch seiner hatte sich Entsetzen ob des Rückweges bemächtigt.

Einer hinter dem anderen rückten wir jetzt, meistens auf der schmalen, zackig ausgegagnen Kante selbst, zuweilen aber auch rechts oder links derselben, auf unsicherem Grunde aufwärts kletternd und die schroffsten Zähne umgehend, über die Grenzscheide zwischen dem Plattach- und Höllentalferner vorwärts, dem äußersten und höchsten Grenzpunkt Bayerns entgegen. Schon glaubten wir alle Hindernisse überwunden, als wir uns unerwartet vor einer etwa 27 Fuß langen Schneekante sahen, die eine Scharte des Grates ausfüllte. Umgehen konnte man sie nicht, denn ihre beiden Seitenflächen fielen steil wie ein Kirhdach nach den beiden Fernern ab. Hanni besann sich nicht lange. Wie ein Seiltänzer balancierte der Waghals in dieser ungeheuren Höhe zwischen den Abgründen, wo das geringste Ausgleiten ihn rechts oder links unrettbar hinuntergeschleudert haben würde, frei hinüber, für uns ein schauderhafter Anblick! Keiner von den anderen wagte, diesem Bei-



„Der kühne Hanni stund zuletzt noch auf einem Felsen, wohin ihm keiner folgen mochte.“

spiel zu folgen, obschon Hanni Eindrücke in den Schnee gemacht hatte. Es blieb uns nichts anderes übrig, als hinüberzureiten, ein komischer Kontrast zu Hannis Verwegenheit.“

Nach einer halben Stunde begann man wieder mit dem Abstieg. Die Schilderung dieses Abstieges erzählt dann auch noch von vielen Beschwerden und Abenteuern, welche dem Zugspitzbesteiger von heute nur ein leises Schmunzeln entlocken. Aber damals, im Jahre 1835, war eben eine Zugspitzbesteigung wirklich noch ein Abenteuer — für die meisten Menschen schien es womöglich ein waghalsigeres und tollkühneres Unternehmen als den heutigen eine Himalajaexpedition.

Der Westgipfel war seit Naus nicht wieder betreten worden, da alle späteren Unternehmungen nur dem Ostgipfel gegolten hatten. Erst 1838 wurde er zum zweitenmal bezwungen. Ersteiger war der österreichische k. k. Trigonometer Josef Feuerstein, der anlässlich Vermessungsarbeiten von Ehrwald aus mit Josef Sonnweber den Westgipfel erreicht und dort eine mächtige Stange als Signal aufgerichtet hatte.

Dann blieb es ein paar Jahre ruhig um die Zugspitze. 1843 aber erhielt sie neuen Besuch. Der Forstwart von Partenkirchen, Albert Schulze, sandte damals im August den Schafhirten im Reintal, Peter Pfeiffer, sozusagen als Kundschafter auf den Berg, der damit die siebte Ersteigung vollführte. Da Pfeiffers Kundschafterbericht zufriedenstellend war, unternahm Schulze am 10. September 1843 in Begleitung von elf Personen den Aufstieg, und zwar im Auftrag der bayerischen Kronprinzessin, die sich eine Zeitlang selber mit der Absicht trug, „den Zugspitz“ zu ersteigen. Anscheinend war ihr aber die Schilderung Pfeiffers über seine Unternehmung doch zu gefährlich, denn die geplante Tour wurde nicht ausgeführt. Führer bei Schulzes Tour war wieder Hanni Barth, von der zwölfköpfigen Gesellschaft erreichten insgesamt acht den Westgipfel.

Man kann begreifen, daß die Kronprinzessin zurückschreckte, wenn man hört, was über die Tour Schulzes in zeitgenössischen Berichten mitgeteilt wird:

„Der überwältigendste Moment war für den ersten, der auf dem Grate anlangte, und gewiß für jeden Folgenden der gewesen, als man, mit den Händen die Schneide fassend, urplötzlich auf der anderen Seite gegen Ehrwald und Thörlen hinabschaute. Dem Vordersten, der hier den Grat erreichte, entfuhr unwillkürlich ein Ausruf des Staunens und Entsetzens, denn hier fiel jenseits der ganze Felsenkamm noch viel steiler ab als diesseits, ja beinahe senkrecht, und fürchterlich gähnte der Abgrund herauf. An dieser Stelle hielt es selbst Hr. Forstmeister anfangs für seine Person für unmöglich, auf dem zerrissenen Grate weiterzukommen und wollte es geraume Zeit nicht wagen, ihn zu betreten. Der noch auf dem Zugspitz hinführende Kamm lag nun in seiner ganzen schauerlichen Länge gegen Nordost vor den Blicken . . .“

Nach dieser Zugspitzbesteigung vergingen fünf Jahre, bis sich wieder jemand hinaufwagte. Ende Oktober 1848 war es, da kamen zwölf Turner, die sich auf einer Turnfahrt nach Innsbruck befanden, nach Garmisch; von der Mächtigkeit „des Zugspitzes“ und von den Schilderungen der Ersteigungen waren sie so begeistert, daß sie Hanni Barth als Führer anwarben und in mangelhafter Ausrüstung, dafür aber mit viel jugendlichem Unternehmungsgeist und einer noch größeren Portion Glück den Gipfel erreichten. Der nächste Ersteiger war ein Original: der „Zugspitzjackl“, mit seinem bürgerlichen Namen Jakob Sporer, ein vierundzwanzigjähriger Dienstknecht auf dem Hohen Peißenberg. „Er ist ein halber Narr“, pflegte sein Dienstherr, der Pfarrer Ott, zu sagen, „mandmal aber hat er Zeiten, wo es scheint, als wollte er ein ganzer werden!“ Vor allem damals urteilte der Pfarrer so, als der Jackl plötzlich Arbeit Arbeit sein ließ, schnurstracks vom Hohen Peißenberg nach Garmisch rannte und auf die Zugspitze, von wo er dann ganz ruhig und wieder leidlich vernünftig zu seiner Arbeit zurückkehrte. „Dieser Mensch“, heißt es in einem kleinen Büchlein aus dem Jahre 1851, „hat die eigentümliche Manie, hohe Berge zu besteigen. Zwei Jahre nacheinander, 1849 und 1850, hat er den Zugspitz ganz allein erstiegen und auf dessen Gipfel das erste Mal durch ein Donnerwetter gezwungen, das andere Mal für sein Plaisier übernachtet.“

Das bedeutendste Ereignis in der älteren Geschichte der Zugspitzerschließung — abgesehen von der ersten Ersteigung durch Naus — brachte das Jahr 1851: Die Aufrichtung eines Gipfelkreuzes nämlich.

Auf dem Hohen Peißenberg befand sich seit dem Jahre 1780 eine meteorologische Station, die von dem Pfarrer Christoph Ott als Observator betreut wurde. Otts Lieblingsidee war, auf dem Zugspitz ein Kreuz zu errichten, denn „er ärgerte sich immer“, wie er berichtet, „wenn er mit dem Fernglas die Alpenkette absuchte, daß gerade der Zugspitz als der Fürst der bayerischen Bergwelt des würdevollen Schmuckes entbehren sollte“.

Ott fand für seinen Plan Interesse, und nach kurzer Zeit hatte er bereits so viele Mittel beisammen, daß er ein über drei Zentner schweres Eisenkreuz um die für die damalige Zeit bedeutende Summe von 443 Gulden anfertigen lassen konnte. Am 12. August 1851 erfolgte durch eine aus 29 Personen bestehende Expedition der Transport des in viele Teile zerlegten Kreuzes auf die Zugspitze, wo es nach unsäglichen Mühen und Anstrengungen auf dem Westgipfel aufgestellt wurde. Es ist das gleiche, das heute auf dem Ostgipfel steht, nur wurde es seither einige Male einer gründlichen Reparatur unterzogen.

Ja, das war eine Sache, bis man das Kreuz oben hatte. Zuerst machte das Wetter immer wieder einen Strich durch die Rechnung, denn der Regen wollte gar kein Ende nehmen. Schließlich aber konnte der Führer der Expedition seinen Leuten doch zurufen: „Auf Träger, zum Zugspitz zu!“

Der Weg ging über die Partnachklamm ins Reintal — und unterwegs sprach man immer nur davon, ob das Wetter wohl aushalten wird. „Indeß“, so kann man in einem zeitgenössischen Bericht lesen, „ließen die Beschwerden nicht lange auf sich warten. Nach kurzem Marsch über einen ganz harm- und gefahrlosen Steg über die Partnach begann ein steiler, längs einer Felswand sich hinziehender, mit Geröll und Steinplatten bedeckter Weg von beträchtlicher Länge, meist mühsam, an manchen Stellen selbst nicht ohne alle Gefahr zu begehen, was den Trägern ihre Last sehr erschwerte. Es wurde öfters ausgeruht . . .“

Als man endlich oben war, begann erst die größte Schwierigkeit: die Aufstellung des Kreuzes.

„Ungeheure Mühe“, heißt es in dem Bericht weiter, „kostete die Aufstellung; gegen zwölf Mann waren damit beschäftigt. Schauerlich war es anzusehen, wie drei Männer auf der äußersten, kaum zwei Fuß breiten Zinne des schmalen Gipfels mit der größten Todesverachtung arbeiteten. Das Ausreißen des Seiles, ein einziger falscher Schritt oder die geringste Anwandlung von Schwindel, hätte alle unrettbar in die fürchterliche Tiefe gestürzt.“

Bei der Aufstellung des Kreuzes war auch der Jagdgehilfe Michael Baur von Farchant dabei, der sich ein ganz tolles Stück leistete: er wagte allein den ersten Abstieg durch das österreichische Schneekar zum Eibsee — ein Ereignis, das damals ungeheures Aufsehen erregte, das aber auch tatsächlich eine ganz hervorragende bergsteigerische Leistung war,



Errichtung eines vergoldeten Eisenzylinderkreuzes auf dem westlichen Zugspitzgipfel.

(Aus der von Christoph Ott 1851 herausgegebenen Schrift.)

denn der Abstieg durch das Schneekar erfordert auch heute noch, trotz der guten Versicherungen, einen bergerfahrenen und trittsicheren Geher.

Über diesen Abstieg Baur schreibt Pfarrer Ott: „Nach langwierigem Abwärtssteigen befand er sich an einer schiefen, abwärts geneigten, glatten Steinplatte, an deren Ende ein Abgrund heraufgähnte. Dieser Anblick war — seiner eigenen Aussage nach — der fürchterlichste in seinem Leben. Bisher trug er seinen Hund im Bergsack; um aber der Gefahr, im Durchschreiten einer schiefen Platte samt dem Hunde gleich zugrunde zu gehen, vorzubeugen, ließ er den Hund frei, welcher bei jedem Tritte ob seiner blutenden Füße jämmerlich heulte. Doch hier erstarb das Mitleid, da es sich um die Rettung des eigenen Lebens handelte. Kaum hatte er die Platte überschritten, so war ihm damit auch aller Ausweg versperrt. Vor ihm stiegen senkrechte Wände mehrere tausend Fuß in die Höhe, unter ihm lagerte sich über eine grauenvolle Kluft hin das Schneekar.

Was nun tun? Nichts blieb übrig, als entweder die steilen Wände wieder hinaufzusteigen, die er herabgekommen, oder einen Sprung über die Wand auf den Schnee hinab zu wagen, um da bei vielleicht allzusehr gefrorenem Schnee wie auf glattem Eise abzuglitschen und in eine endlose Tiefe zu stürzen? Baur verbarg sich die Todesgefahr nicht, in der er augenscheinlich schwebte; aber die Geistesgegenwart verlor er bei alledem nicht. Seine Wahl war getroffen: ein „Salto mortale“, ein kühner Sprung auf den Schnee hinab, jedoch mit vorangehender Probe. Sein Hund hatte diese zu bestehen; dieser sollte zuerst hinab in den Schnee. Machte sein Auffallen auf dem Schnee eine Vertiefung in denselben, so war es ein günstiges Zeichen, daß durch einen glücklichen Sprung über die Kluft auf den Schnee keine Gefahr mehr für ihn selber vorhanden sei. Würde dem Hunde im geringsten ein Leid zustoßen, so war ihm ja der Doppelstutzen zur Hand, um den Qualen des armen treuen Tieres, so lieb es ihm war, ein Ende zu machen. Also sein Hund flog auf den Schnee hinab, und sieh' da, er befand sich auf diesem Luftsprung behaglich. Er kroch aus dem Schnee heraus und schaute sehnsuchtsvoll zu seinem Herrn empor.

Welch eine Ermutigung für Baur. Kurz besonnen, sollte auch noch das Gewehr die Probe bestehen. Hinab mit dir in den Schnee! Zerbrichst du? Lieber du als ich, und er schleuderte mit Kraft das Doppelgewehr hinab in das Kar. Auch dieses blieb unversehrt im Schnee stecken.

Also in Gottes Namen! Nun auch du nach, Baur, sei es auch in dein Grab! Ein mächtiger Sprung über die Kluft, 18 bis 20 Fuß hinab in den Schnee, und — der Sprung war gelungen! Der Jäger, der Hund und das Gewehr waren wohlbehalten im Schnee beisammen.“

Obwohl Baur dieses Wagnis beinahe das Leben gekostet hätte und er wiederholt geschildert hatte, wie sehr er in Todesgefahr geschwebt habe, fand sein Abstieg ein Jahr später bereits eine Wiederholung durch den Forstgehilfen Johann Straßberger von Garmisch. Also auch damals schon waren Schwierigkeiten und Gefahren, die den Einsatz der ganzen Persönlichkeit, die eine Leistung erforderten, nicht abschreckend, sondern lockend und anreizend.

1853 bestieg die erste Frau die Zugspitze, es war die Frau des Forstmeisters Pfitzer von Partenkirchen. 1857 gelang der erste Übergang vom Ost- zum Westgipfel, und 1872 erzwang sich dann der Münchener Winhart den ersten Abstieg vom Ostgipfel durch das Höllental. Im Jahre 1881 erfolgte schließlich die erste Winterbesteigung der Zugspitze.

Bei den ersten Ersteigungen machte sich als großer Mangel der sehr schlechte Zustand der ungezieferverseuchten Hirtenhütten am Anger und ihre tiefe Lage geltend. Im Jahre 1853 ging der bekannte Wissenschaftler und begeisterte Alpenfreund Professor Dr. Sendtner daran abzuhelpen. Es gelang ihm, für sein Vorhaben andere zu interessieren, und im Jahre 1855 konnte er am sogenannten „guten Wasser“ eineinhalb Stunden oberhalb der Angerhütte eine einfache Hütte erbauen lassen, die nach dem Münchener Bürger Angelo Knorr, der einen beträchtlichen Teil der Baukosten gestiftet hatte, „Knorrhütte“ benannt wurde. Der Bau kostete die verhältnismäßig geringe Summe von 260 Gulden.

Bald schon aber wurde die kleine Hütte für den Besuch zu eng. Als im Jahre 1869 der Deutsche Alpenverein gegründet wurde, machte es sich dessen Gründungssektion München zur Aufgabe, den Besuch der Zugspitze zu fördern. Im Jahre 1873 unterzog die Sektion die ziemlich heruntergekommene Knorrhütte einem gründlichen Umbau und erweiterte sie schließlich im Jahre 1889/90 durch den Anbau eines eigenen Schlafhauses nochmals.

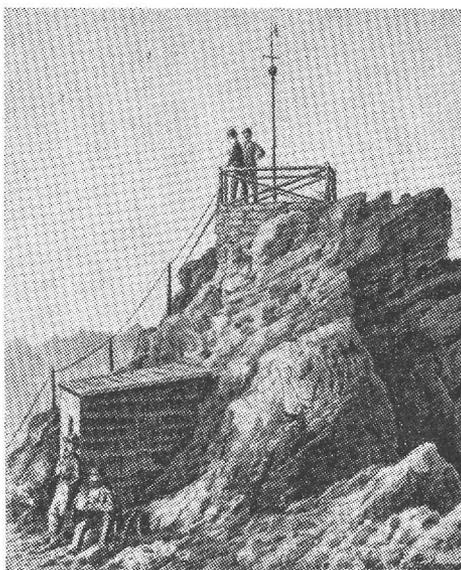
1880 erbaute die Sektion in der Nähe der alten Flohhütte die Angerhütte, die heute noch steht und die als Winterunterkunft benützt wird. Neben der alten Angerhütte erstand dann im Jahre 1912 ein schönes freundliches Bergheim.

Im Jahre 1884 errichtete die Sektion Wiener Neustadt des Österreichischen Touristenklubs im österreichischen Schneekear die Wiener-Neustädter Hütte. 1893 wurde die Höllentalhütte erbaut. Und endlich rückte man mit Hüttenbauten dem Gipfel selbst zu Leibe. Im Jahre 1883 wurde auf dem Westgipfel der Zugspitze ein kleines Unterstandshüttchen errichtet, dem dann in den Jahren 1896/97 das Münchner Haus folgte. Am 17. September 1897 war die Eröffnung, und in drastischer Weise zeigte sich, welch großen Aufschwung dieses Schutzhaus den Zugspitzbesteigungen gab, erstiegen doch im Jahre 1898 allein 1800 Personen den Gipfel. 1899/1900 erfolgte dann die Errichtung der Meteorologischen Station durch den Anbau eines Turmes an das Münchner Haus, dessen Finanzierung der bayerische Staat gemeinsam mit dem Deutsch-Österreichischen Alpenverein durchführte. Bayern war damit in die Reihe jener Staaten eingetreten, die meteorologische Höhenstationen besitzen, und was diese Station bisher der meteorologischen Wissenschaft an wertvollen Diensten geleistet hat, das ist mit wenigen dürren Worten gar nicht niederzuschreiben. Bezeichnend aber für die wirtschaftliche Not der Nachkriegsjahre und die Engstirnigkeit des damaligen Systems ist es, daß im Jahre 1920 anlässlich der hundertsten Wiederkehr der ersten Ersteigung der Zugspitze folgende Notiz in der Presse zu lesen war: „Leider ist das Fortbestehen dieser für die wetterkundliche Wissenschaft außerordentlich bedeutsamen Anstalt aus geldlichen Rücksichten sehr stark in Frage gestellt“ (!).

Hand in Hand mit den Hüttenbauten ging die Erschließung des Gebietes durch Wegeanlagen. Schwierige Stellen wurden durch Drahtseile erleichtert, künstliche Felsstufen und Treppen erleichterten den Anstieg und ungangbare Wände und Platten wurden durch Eisenstifte und Klammern gangbar gemacht.

Wie sehr die Zugspitze Modeberg wurde, zeigen am besten einige Ersteigungszahlen: 1869 betrug die Zahl der Ersteigungen „erst“ 44, 1873 waren es 52 und 1874 schon 114; 1882 zählte man 258 und 1890 gar 571 Ersteiger. 1897 betraten 1300 Personen den Gipfel und 1898 bereits 1800. 1903 stieg dann die Zahl auf 3049 und 1911 auf 4116. Der Krieg brachte naturgemäß einen Rückschlag, bereits 1919 aber kamen schon wieder 1968 Menschen auf den Gipfel. Vor Erbauung der Zugspitzbahnen war das „Rekordjahr“ wohl das Inflationsjahr 1923, in welchem rund 40.000 Menschen die Zugspitze erstiegen haben.

Daß sich bei diesen fast phantastisch anmutenden Zahlen Unfälle nicht vermeiden lassen, ist weiterhin nicht verwunderlich. Die Berge sind eben keine gepflegten Kurpromenaden,



Hütte auf dem Zugspitzwestgipfel im Jahre 1883.
(Nach einer Zeichnung von Prielmayer.)

in denen Lackschuhe und leichte Sommeranzüge die geeignete Aufmachung sind. Mangelnde Erfahrung, vollständig ungenügende Ausrüstung, leichtestes Schuhwerk und oftmals sträflicher Leichtsinns forderten manches blühende Menschenleben, das erhalten hätte werden können, wenn die Betreffenden die gerade im Wetterstein immer wieder gegebenen Warnungen nur einigermaßen befolgt hätten.

Das erste uns bekannte Todesopfer forderte die Zugspitze 1879: damals stürzte der Bergführer Josef Ostler ab. 1892 verunglückten dann wieder zwei Personen. Von 1895 an aber reißt die Liste der Todesopfer nicht mehr ab: 1913 verunglückten 12 Menschen tödlich, 1914 waren es 4, 1918 11. Von Kriegsende bis 1923 betrug die Zahl der Opfer, welche die Zugspitze forderte, 22 und kaum ein Jahr vergeht, daß wir nicht den einen oder anderen tödlichen Unfall lesen.

So traurig diese Zahlen auch sind — schuld an den Unfällen ist meist der unglaubliche Leichtsinns und die oftmals geradezu rührende Einfalt, mit der viele Menschen eine Zugspitzbesteigung durchführen, beim schlechtesten Wetter von den Hütten weggehen und der Zugspitze, noch dazu nicht auf ihrem leichtesten Wege über das Reintal, zu Leibe rücken.

Als Abschluß der Erschließungsgeschichte der Zugspitze kann wohl die Erbauung der Zugspitzbahnen angesehen werden.

Schon vor dem Kriege war das Projekt einer Bahn auf die Zugspitze erörtert worden. Der Krieg machte dann den ganzen Plänen ein Ende. Doch bald nach Kriegsende wurde das Projekt wieder aufgegriffen und im Februar 1925 erhielt der Ingenieur Cathrein die Konzession zum Bahnbau. Dann aber tauchten Schwierigkeiten unter den Beteiligten auf, denn man hörte einige Zeit von der Zugspitzbahn nur mehr aus den Gerichtssaalberichten.

In der Zwischenzeit aber wurde die Nachbarschaft aktiv, denn Tirol wollte natürlich nicht zurückstehen, wenn Bayern den Bau einer Zugspitzbahn plante. Dem Plan folgte schnell die Tat, und im Juli 1926 wurde die Österreichische Zugspitzbahn eröffnet, die als Seilschwebebahn von Ehrwald auf die Zugspitze führt. Die Bergstation steht eine halbe Stunde unter dem Gipfel und fünf Minuten unter dem Zugspitzgrat im österreichischen Schneekar. Eine Fahrt mit der Österreichischen Zugspitzbahn ist zweifellos ein Erlebnis.

In Bayern wollte man nun erst recht nicht mehr vom Bau einer Bahn absehen. Anfang 1927 teilte das Bayerische Handelsministerium mit, daß die Konzession Cathreins erloschen sei. Im April 1928 erhielt dann eine Gesellschaft eine neue Konzession und im Sommer 1928 wurde mit dem Bau begonnen, der bis zum Schneefernerhaus auf dem Platt als Zahnradbahn und von hier bis zum Gipfel als Seilbahn ausgeführt wurde. Von der Station Riffelriß bis zum Schneefernerhaus überwindet die Bahn in einem langen Tunnel unter den Riffelwänden hindurch 1000 m Höhenunterschied in einer halben Stunde. Im Juli 1930 wurde die Strecke Garmisch—Schneefernerhaus und im Jänner 1931 die Gipfelseilbahn dem Verkehr übergeben.

Diese bayerische Zugspitzbahn hat, vom Standpunkt des Naturfreundes aus gesehen, bedeutende Veränderungen an der Zugspitze hervorgerufen. Auf dem Platt entstand das Schneefernerhotel, ein riesiges Gebäude, bei dem sich wohl der Architekt alle Mühe gegeben hatte, es mit großen Linien und Flächen mit der ruhigen Weite des Platts in harmonischen Einklang zu bringen, das aber immer störender Fremdkörper auf der Weite des Platts bleiben wird. Auf der Zugspitze selbst fiel der gesamte Mittelgipfel der Gipfelstation zum Opfer und schuf so ein ganz anderes, neues Bild der Zugspitze.

Viele Hunderttausende von Menschen sind seither mit beiden Bahnen auf die Zugspitze gefahren. Auf dem Zugspitzplatt hat sich im Winter, besonders im Frühwinter und im späten Frühjahr, wenn im Tal der Skilauf noch nicht oder nicht mehr möglich ist, ein Skibetrieb von ungeahnten Ausmaßen entwickelt. Am Ostersonntag 1962 waren allein 32.000 Skiläufer auf dem Platt. Es entstanden Skilifte, und auch ein toller Pistenbetrieb entwickelte sich. Mit einer Unbekümmertheit und Sorglosigkeit fahren aber auch viele Skiläufer über das Gatterl nach Ehrwald ab, von denen ein Teil bestimmt nicht ahnt, und nicht erkennt, welche Gefahren diese Abfahrt unter Umständen in sich bergen kann.

Die Beförderungskapazität der beiden Bahnen reicht längst nicht mehr aus. Die Bayerische Zugspitzbahn hat schon vor Jahren Schnelltriebwagen eingesetzt, um ihre Beförderungsleistung steigern zu können. Die Tiroler Zugspitzbahn verlängert zur Zeit ihre Seilbahn von der Gipfelstation im österreichischen Schneekar bis wenige Meter unter das Münchner Haus. Die Bayerische Zugspitzbahn ging noch einen Schritt weiter. Sie errichtet derzeit vom Eibsee aus eine eigene Großkabinenseilbahn auf die Zugspitze, deren Einlaufbauwerk zwischen Münchner Haus und bisheriger Seilbahnstation zu stehen kommt. Eine großflächige Aussichtsterrasse wird Hunderten von Menschen gleichzeitig den Aufenthalt ermöglichen.

Die Bergsteiger sind darüber heute nicht mehr traurig, denn auf dem Zugspitzgipfel ist nichts mehr zu verderben. Bei der Errichtung der ersten Bahn war es allerdings anders, und lautstark und erbost war der Protest der Bergsteigerschaft über die Verschandelung der Zugspitze. Leider, wie bei so vielen ihr nachfolgenden Bergbahnprojekten auch, erfolglos.

Dennoch darf auch die Zugspitze für den Bergsteiger noch nicht ganz abgeschrieben werden. Der Anstieg über das Höllental ist immer noch eine großartige Bergfahrt. Der Anstieg durch das Reintal ist immer noch ein Weg voll Schönheit und stillem Zauber. Die Anstiege über den Jubiläumsgrat oder über den Riffelwandgrat sind auch heute noch Fahrten, die dem Tourenbericht eines jeden hochalpinen Bergsteigers zur Zierde gereichen, und schließlich die Anstiege durch das bayerische Schneekar oder über den Nordgrat sind Unternehmungen, die nur ganz erstklassigen Bergsteigern vorbehalten bleiben.

Für jeden Bergsteiger aber wird die Zugspitze durch den Reiz ihrer Anstiegswege und durch die Großartigkeit ihrer Rundschau eine Bergfahrt sein, die ihn das unschöne Getriebe auf dem Gipfel, dem er sich ja nicht lange auszusetzen braucht, wenn auch mit traurigem Herzen in Kauf nehmen läßt. Und wenn man die Zugspitze so sieht, bei der Anfahrt ins Werdenfels, über dem Loisachtal mächtig aufragend, Deutschlands höchsten Gipfel, dann muß man zugeben: Fürwahr, sie ist schon ein schöner Berg.