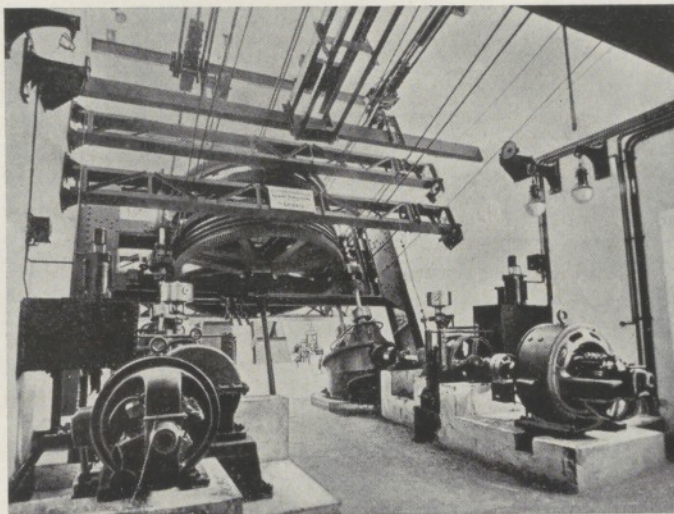


Die Zugspitzbahn, das gigantische Werk!

Vom Ing. Oth. Haas, Betriebsleiter der Zugspitzbahn A. G.

Schon lange vor dem Weltkriege war geplant, die stolze Königin Zugspitze — den höchsten Berg Deutschlands — und damit das Ziel Tausender von Touristen, auch für jene zugänglich zu machen, deren körperliche Eignung oder berufliche Tätigkeit es nicht zuläßt, sich tagelangen Strapazen der schwierigen und gefährlichen Besteigung zu unterziehen. Zu jener Zeit waren die Schweizer Bergbahnen vorbildlich und demgemäß die projektierte Zugspitzbahn auch als Zahnradbahn vorgesehen. Erst die Inbetriebnahme der ersten Schwebbahn Bozen-Kollern im Jahre 1908 brachte die Frage der Zugspitzbahn-Erschließung in ein neues Stadium, nachdem diese Art der Bergbahnen trotz ihrer Neuheit als der gegebene Typ für derartige Seilbahnen erschien. Trotz aller Bemühungen der Interessentenkreise kam aber weder das eine noch das andere Projekt zur Verwirklichung, obwohl bis zum Jahre 1914 bereits zwei Schwebbahnen in Südtirol und eine solche in der Schweiz in Betrieb standen. Während

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



Seil-Antriebsmaschinen.



Talstation mit Hotel.

— zur Versorgung der Stellungen in 2000—3000 m 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 benützt und so in weiten Kreisen bekannt. Obgleich dasselbe den für die Sicherheit notwendigen Anforderungen in 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 Ing. L. Zuegg, nach dem Kriege an den Bau einer Schwebbahn (Meran-Obermais) heranzutreten, die sich in vielen Belangen wesentlich von den bis zu diesem Zeitpunkt bekannten Personenschwebbahnen 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 Rasch-