

Winterurlaub 2012 , 2. Bericht

Mein vorheriger Bericht kaum aus Leutasch in Österreich. Seit dem Sonntag (den 5.2.) Nachmittag sind wir in Garmisch-Partenkirchen auf dem Stellplatz (für 100 Womos) an der Talstation der Wank-Seilbahn, d.h. wir sind wieder in Deutschland. Aber beginnen möchte ich mit einem Nachtrag zu Leutasch. Am 3. Februar hatten wir dort erstmals Sonne und es lohnte sich deshalb, auch in die Ferne zu fotografieren.



Unser Womo (rechts) auf dem Holiday-Campingplatz bei Sonnenschein. Man sieht auch mal etwas von den umliegenden Bergen des Wettersteingebirges (bis 2500 m hoch, der Cpl. liegt ca. 1065m hoch).

In Folge des mehr offenen Himmels wurde es aber merklich kälter. Am 3. und 4.2. hatten besonders die Dieseltzugfahrzeuge der umstehenden Holländer Startprobleme, manche sprangen zwar an, gingen aber immer wieder aus (Diesel zu zähflüssig). In diesen Tagen waren am Morgen -27 Grad. Ich begann nachzudenken, was ich am 5.2. (nach fast einer Woche Standzeit des Womos im Freien) mache, wenn unser Dieselmotor nicht anspringt. Es liefen schon Leute

schimpfend über den Campingplatz, die weg wollten, denen aber der ADAC erst für viele Stunden später Hilfe versprochen hatte. In der Nacht kam mir die Idee, du hast doch einen Elektroheizlüfter. Den baute ich am Sonntag früh erhöht unter dem Motor so auf, dass er seinen Luftstrom direkt oberhalb des unter dem Motor angebrachten Schutzschildes in den Raum blies. Nach einer Stunde Betrieb des Lüfters drehte ich den Zündschlüssel erstmals für kurze Zeit. Der Motor stotterte nur, aber nach dem dritten Versuch lief der Motor rund und wir konnten wie geplant mittags nach Gapa (=Garmisch-Partenkirchen) starten. Diesmal fuhren wir über Scharnitz (in Österreich) nach Mittenwald (in Deutschland). Bei der Anreise hatte uns das Navi direkt von Mittenwald nach Leutasch über eine kürzere Strecke geleitet, aber diese Straße war sehr eng und es hätte uns kein LKW oder Bus begegnen dürfen, denn in den Schnee hatte eine Schneefräse zwar einen Kanal mit hohen Wänden aus Schnee gefräst, aber da passten nicht zwei breite Fahrzeuge nebeneinander.

Trotz der sehr niedrigen Temperaturen habe ich aber jeden Tag dennoch meine 90-minütigen Langlauftrunden bei Leutasch durchgezogen.

Nun aber zu Gapa. Mit Langlauf ist hier nicht viel zu machen, denn die gespurten Loipen sind weit weg vom Stellplatz und sie sind auch nicht gerade vom einfachen Typ (ziemlich große Höhenunterschiede). Deshalb waren wir drei Tage zu Fuß mit Shenja unterwegs. Am ersten Tag erwanderten wir den ca. 26 000 Einwohner zählenden Ort, überwiegend den bescheideneren Teil, d.h. Partenkirchen.



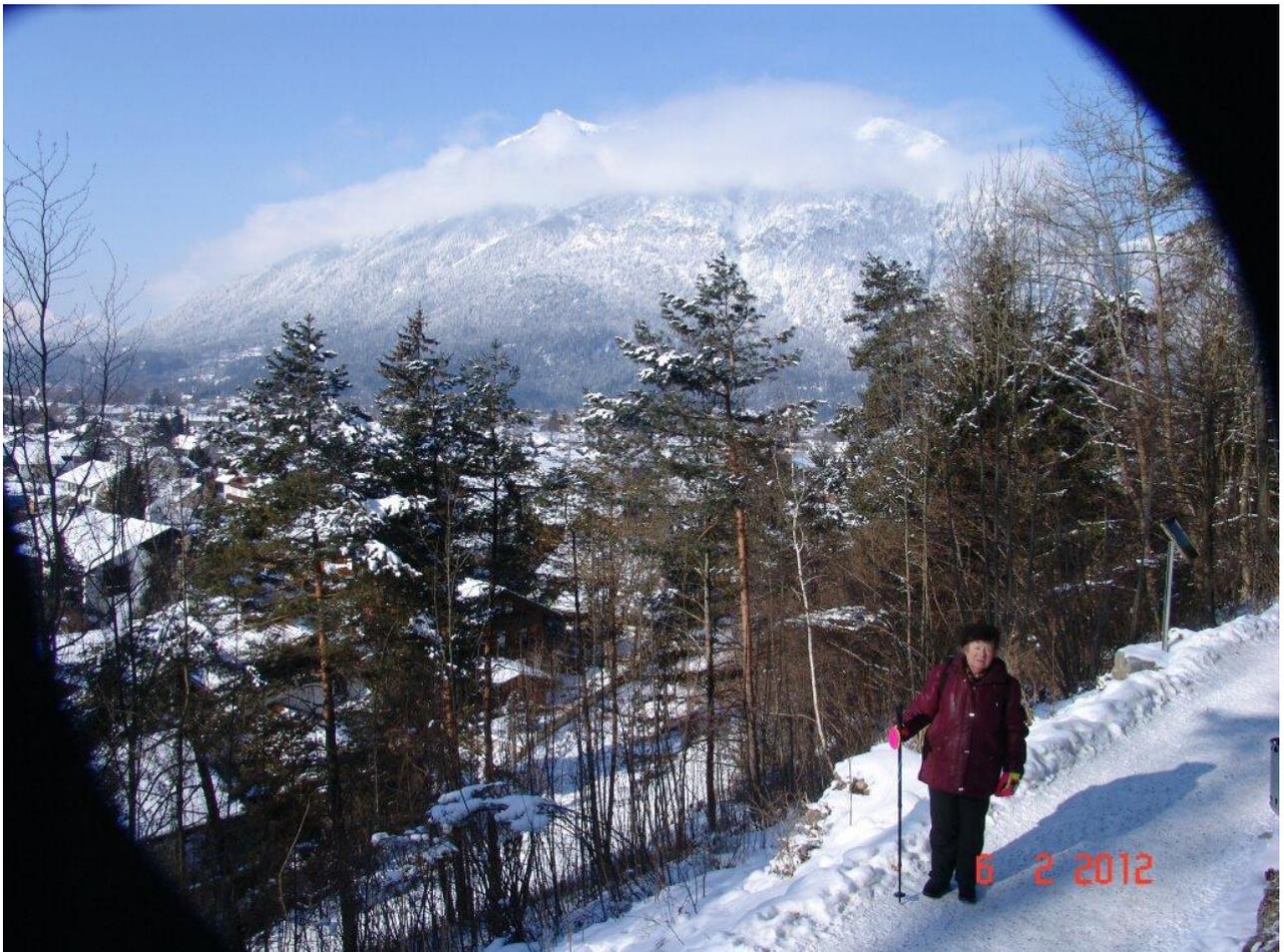
Das Rathaus von Partenkirchen im Sommer.

Das etwas mondänere Garmisch mit den bekannten Sportstätten kam zu kurz weg. Da waren wir 1996 schon mal. Shenja gab in den Boutiken den Rest ihres Taschengeldes vom Januar für Handschuhe, Mütze und Badelatschen aus.

Am zweiten Tag wanderten wir oberhalb des Ortes auf dem direkt am Stellplatz beginnenden Philosophenweg.



Panoramabild von dem in einem Talkessel gelegenen Garmisch-Partenkirchen (ausgeliehene Sommer-Aufnahme). Der Ort selbst liegt etwas über 700m hoch, aber die ihn umringenden Berge weisen bis über 3000m Höhen auf, besonders auf österreichischer Seite. Im Vergleich zu Leutasch haben wir uns folglich um ca. 500m nach unten begeben. Es ist aber dennoch auch hier hundskalt (an die -20 Grad am Morgen).

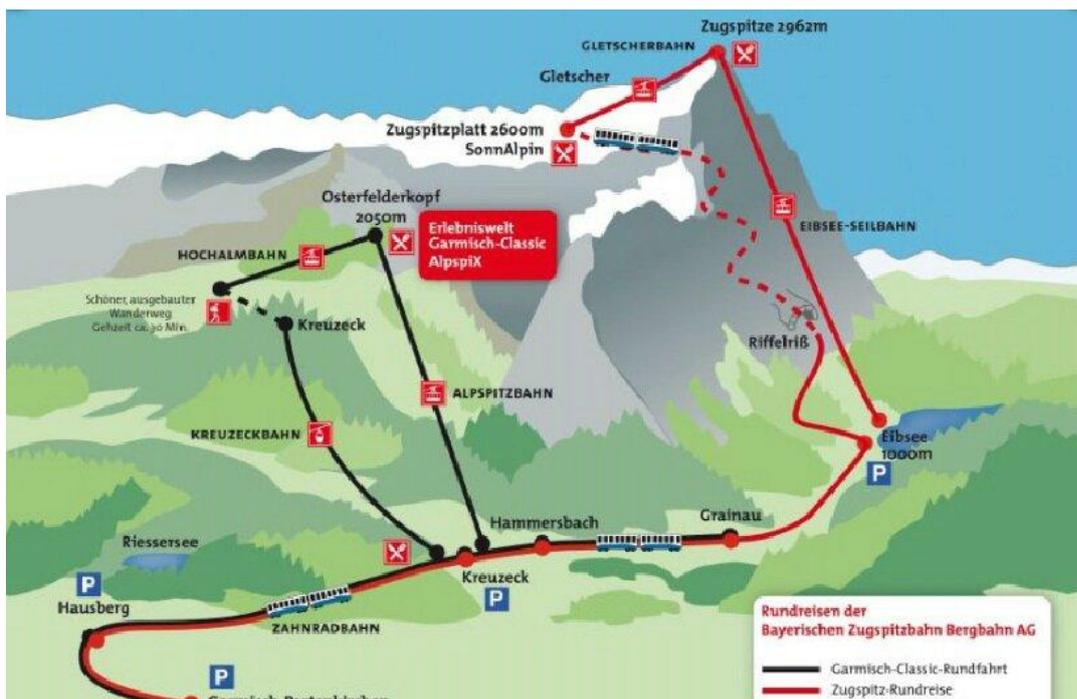


Shenja auf dem Philosophenweg. Die Häuser gehören zu Partenkirchen.



Blick auf Partenkirchen mit Bergen im Hintergrund.

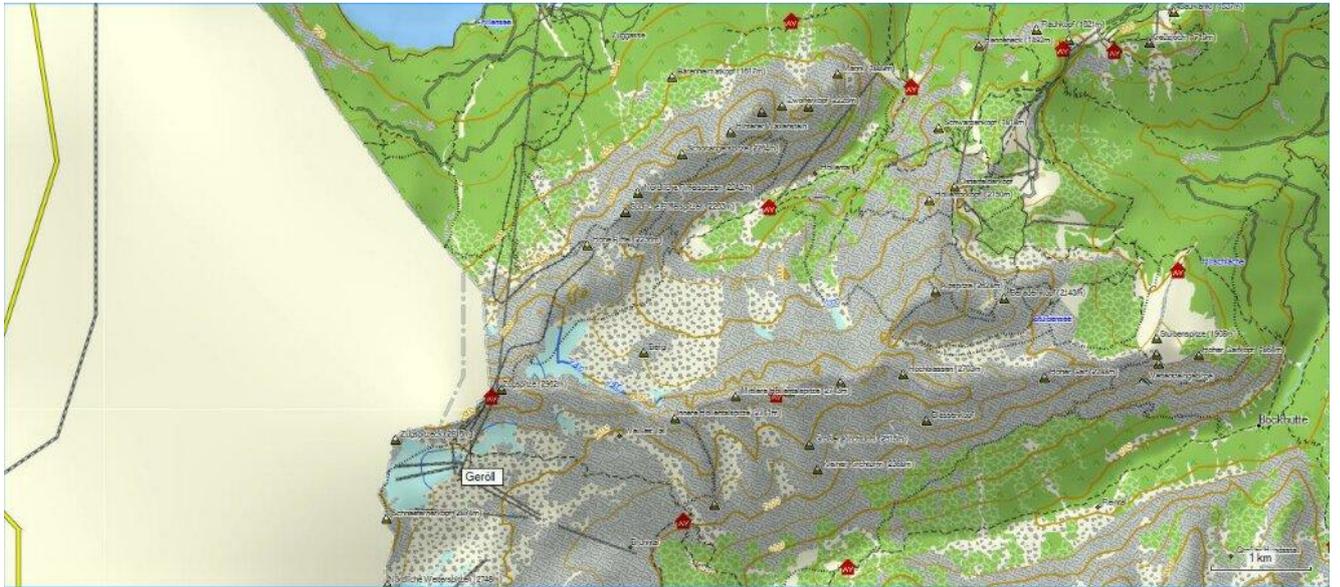
Den dritten Tag widmeten wir voll der Zugspitze, dem höchsten Berg Deutschlands. Da waren wir jetzt das erste Mal in unserem Leben.



Wir gönnten uns eine Zugspitz-Rundreise (39 €/Person). Auf dem Schema ist das die rote Linie. Man fährt

zuerst mit der Reibungsbahn von Gapa bis Greinau (781m hoch gelegen), steigt dort in die Zahnradbahn um, die einen in die Höhe von 2588 m befördert. Dann befindet man sich auf dem Zugspitzplateau, von wo aus Ski-Abfahrten möglich sind. Mit der sogenannten Gletscher-Seilbahn gelangt man auf die eigentliche Zugspitze in 2962m Höhe. Von hier aus sind wir dann mit der Eibsee-Seilbahn wieder nach unten gelangt und mit der Bahn wieder zurück nach Gapa.

Nun etwas mehr über die Zugspitze und das Zugspitzmassiv.



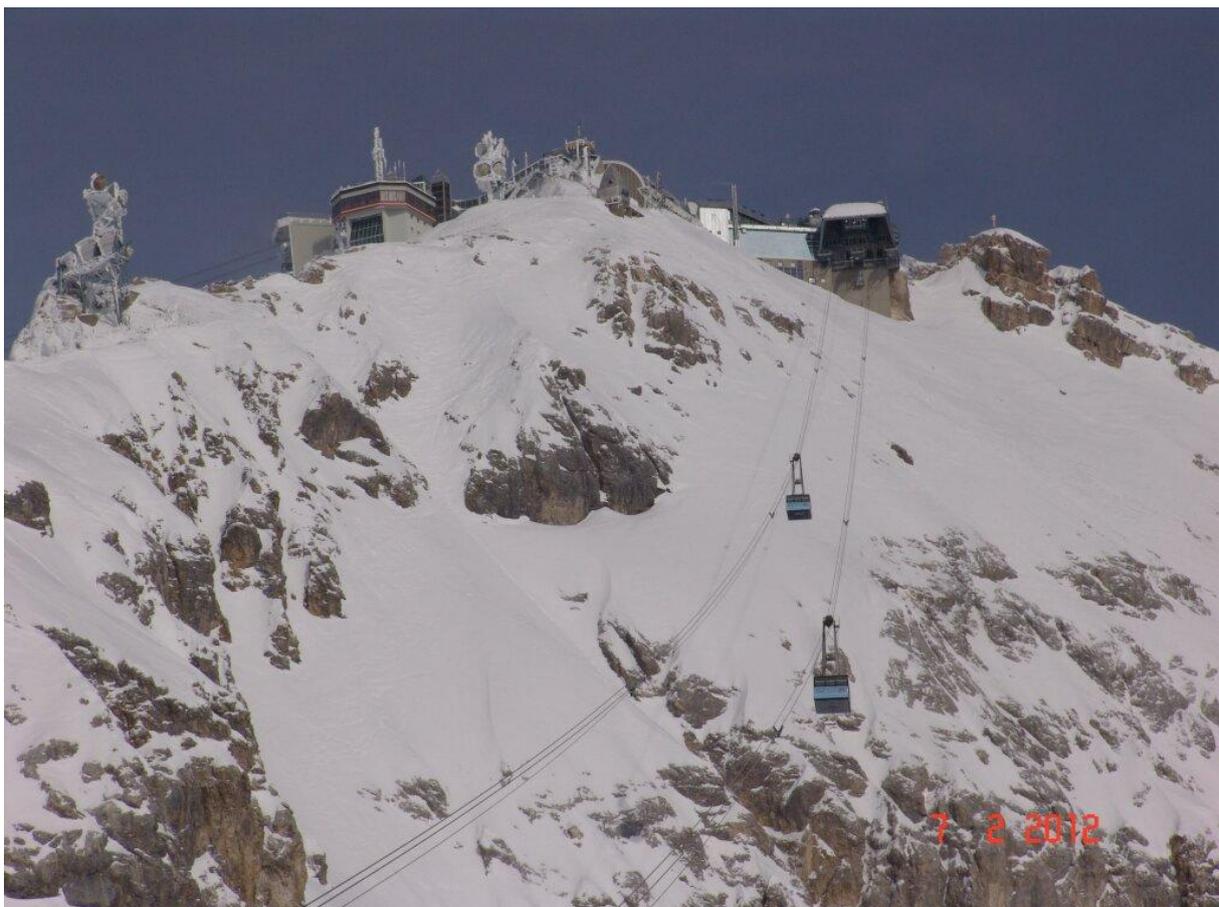
Der deutsche Teil der Zugspitzumgebung aus der topografischen Karte meines Navis. Grüne Farbe: bewaldet, graue Farbe: Felsen, grau punktierte Flächen: Geröll (derzeit größtenteils mit Skiern befahrbar), blaue Farbe: Gletscher (außer ganz oben am Bildrand-das ist ein Teil des Eibsees). Der schwach grau unterlegte einfarbige Teil links im Bild gehört zu Österreich. Die roten Häuschen sind Hütten des Alpenvereins. An der am weitesten links gelegenen Hütte (das ist die Münchener Hütte) befindet sich die Zugspitze. Die Zahnradbahn endet dort, wo ich das Wort „Geröll“ im weißen viereckigen Kasten eingefügt habe. Man sieht (verfolge die grau-gestrichelte Linie), dass sie unter der Zugspitze verläuft (in einem Tunnel- im Schema von der vorherigen Seite ist der Tunnelteil rot gestrichelt).



Das Blockhaus auf dem Zugspitzplateau (an der Bergstation der Zahnradbahn). Trotz Sonnenscheins saß niemand im Freien (starker, eiskalter Wind).



BMW hat hier (auf dem Plateau) zu Werbezwecken einen xdrive-getriebenen Wagen abgestellt, soll heißen: mit dem kommt man überall hin. Die im Hintergrund zu sehende Kapelle wurde 1981 errichtet und von Erzbischof Josef Ratzinger (jetzt Papst) zu Mariä Heimsuchung geweiht.



Blick vom Zugspitzplateau auf die Bauten auf der Zugspitze und die Gletscher-Seilbahn. Die 4 Tragseile haben einen Durchmesser von 50mm und sind 995m lang. Sie überwinden eine Höhe von 359 m. Die zwei Zugseile haben nur einen Durchmesser von 34 mm.



Noch ein Blick vom Zugspitzplateau in Richtung Zugspitze. Ich habe das Foto wegen des links zu sehenden grauen Gebäudekomplexes in den Bericht aufgenommen. Es ist das das Schneefernerhaus, kurz UFS(=Umwelt-Forschungsstation Schneefernerhaus). Ab 1930 befand sich dort die Bergstation der Zugspitzbahn. Am 15. Mai 1965 löste sich oberhalb der Station eine Lawine, die 10 Besucher der Terrasse des dort früher befindlichen Hotels tötete und 21 schwer verletzte. Aus diesem Grunde wurde schließlich 1989 die Bergstation der Zugspitzbahn auf das Plateau verlegt und die Gebäude 1997 zum UFS umfunktioniert. Einer der drei Gletscher im Zugspitzmassiv heißt Schneeferner. Daher der Namensteil des UFS.

Noch paar Worte zur Bayerischen Zugspitzbahn (es gibt auch eine Tiroler Zugspitzbahn, weswegen man in allen Papieren nie das Wort Zugspitzbahn allein vorfindet).



Über 4,8 km fährt die Zugspitzbahn in einem Tunnel. Er wurde 1930 eröffnet, die anschließende Gipfelseilbahn (heute als Gletscherseilbahn bezeichnet) 1931.



Zwei Schienen der Bayerischen

Zugspitzbahn und in der Mitte die Zahnradschiene.



Schließlich das obligatorische Gipfelbild. Durchschnittlich herrscht an 310 Tagen im Jahr auf der Zugspitze Frost (ein Wert, der für die Arktis typisch ist). Wir waren bei eisigem Wind oben, der mit Schneetreiben verbunden war (trotz Sonnenschein). Im Hintergrund das Gipfelkreuz. Es wurde erstmals 1851 aus Eisen errichtet. 1882 musste es erneuert werden (durch häufige Blitzschläge und Verwitterung stark beschädigt). 1993 hat man es erneut ersetzt, weil im Jahre 1945 amerikanische Soldaten es durch Beschießen stark beschädigt hatten. 2009 hat man es vergoldet.

Noch paar Worte zum Gipfel. Nachweislich in Dokumenten ist er 1820 erstmals bestiegen worden. Ursprünglich gab es drei Zugspitzgipfel. Das Kreuz steht auf

dem Ostgipfel. Der mittlere Gipfel wurde 1930 im Rahmen der Baumaßnahmen zur Zugspitzbahn gesprengt. Der Westgipfel (er war 2964m hoch, wogegen der verbliebene Ostgipfel nur 2962m hoch ist) wurde 1938 gesprengt, um Platz für eine Funkleitstation der Wehrmacht zu schaffen (sie wurde nie errichtet). Das Wort „Zugspitz“ wird erstmals 1590 in einem Grenzvertrag erwähnt. In einer Karte von 1836 kommt es erstmals als „Zugspitze“ vor. Der Wortteil „Zug“ selbst ist vermutlich von „Zugbahn“ abgeleitet. Das ist das früher verwendete Wort für Lawine.



Blick von der Zugspitze in das Bergmassiv unmittelbar am Berg (Fernsicht war am Besuchstag nicht gegeben).



2000 m tiefer gelegenen (zugefrorenen) Eibsee.

Blick von der Zugspitze auf den



Blick von der Zugspitze in Richtung Eibsee(links). Wir sehen die Seile der 1962 errichteten Eibsee-Seilbahn. Mit ihr sind wir (allein in einer großen Kabine, da an dem Tage nur wenige Besucher auf der Zugspitze waren) in einem Ritt von der Zugspitze 2000m tiefer gefahren.

Wie der oben vor mir eingefügten topografischen Karte des Zugspitzgebietes zu entnehmen war, verläuft die Grenze zwischen Deutschland und Österreich über

die Zugspitze. Man kann deshalb auch von Österreich aus mit einer Seilbahn(1926 als erste erbaut) auf die Zugspitze gelangen (das ist die dritte Seilbahn zur Zugspitze (Gletscher-Seilbahn und Eibsee-Seilbahn haben wir benutzt und wurden bereits erwähnt).

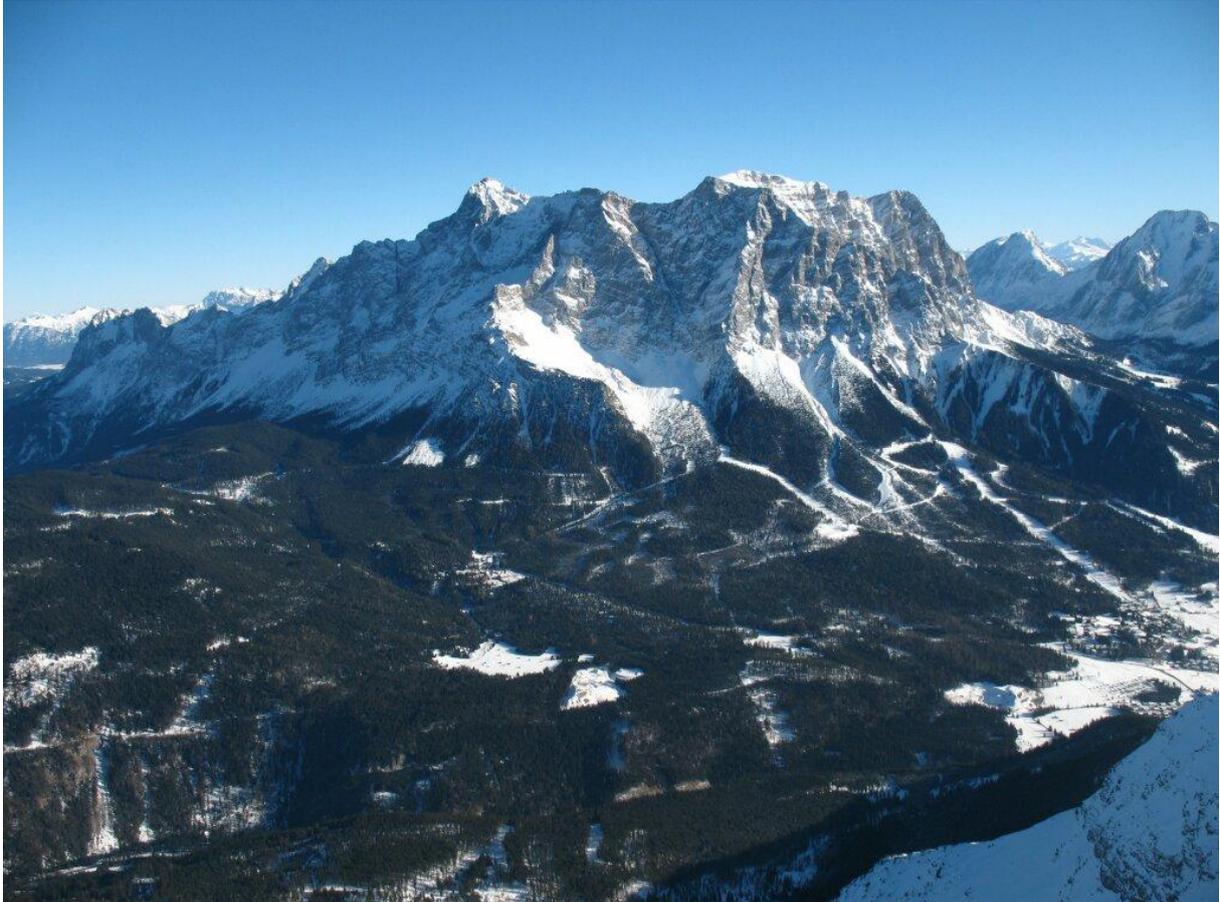


Wenn man auf der Zugspitze durch diese Tür geht, verlässt man Deutschland und ist in Österreich. Der Grenzverkehr auf der Zugspitze wurde 1995 freigegeben.

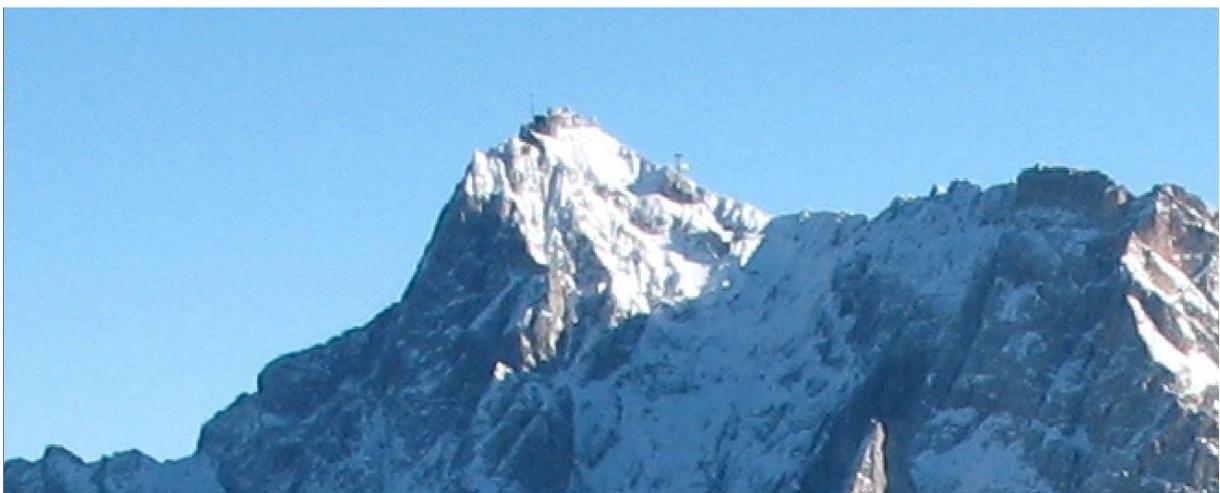


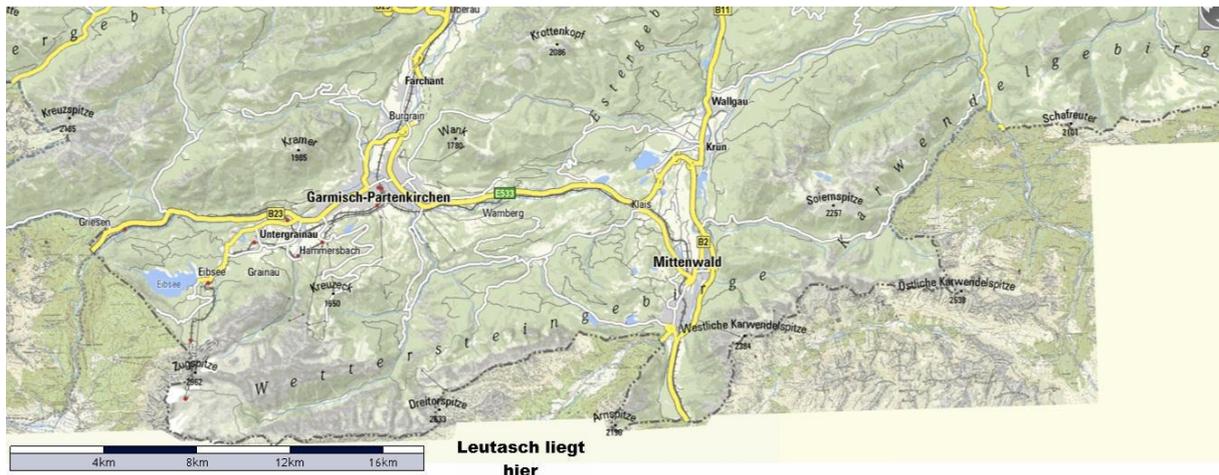
Die Wetterstation auf der Zugspitze.

Zum Abschluss noch ein geliehenes Foto vom Zugspitzmassiv (im Winter entstanden, Westansicht)



Die linke Spitze ist die Zugspitze. Nachfolgend aus diesem Bild in einer Vergrößerung das Detail mit der Zugspitze und den Bauten auf ihr.





Schließlich soll diese Landkarte die Lage der in meinem Bericht zitierten Orte aufzeigen. Beachte bitte, dass im Gegensatz zu vorher verwendeten Karten hier auch die Randgebiete Österreichs mit einbezogen sind (Landesgrenze durch Zwei Punkte-Strich-Linie markiert).

Erwähnt sei abschließend noch: wir haben seit dem 31. Januar bereits die dritte 11-kg-Gasflasche verbraucht. Wir heizen das Wohnmobil ja rund um die Uhr (auch während unserer Abwesenheit, damit es nicht auskühlt).