Zeitschrift: Schweizerische Gehörlosen-Zeitung
Herausgeber: Schweizerischer Verband für Taubstummen- und Gehörlosenhilfe
Band: 34 (1940)
Heft: 19

Artikel: Die Jungfraubahn [Schluss]
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-926363

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Als eine stille Kammer,
Wo ihr des Tages Jammer
Verschlafen und vergessen sollt.

Seht ihr den Mond dort stehen?
Er ist nur halb zu sehen
Und ist doch rund und schön!
So sind wohl manche Sachen,
Die wir getrost belachen,
Weil unsre Augen sie nicht sehn.

Wir stolze Menschenkinder
Sind eitel arme Sünder
Und wissen gar nicht viel.
Wir spinnen Luftgespinnste
Und suchen viele Künste
Und kommen weiter von dem Ziel.

Gott! Laß dein Heil uns schauen,
Auf nichts Vergänglichs trauen,
Nicht Eitelkeit uns freun.
Laß uns einfältig werden
Und vor dir hier auf Erden
Wie Kinder fromm und fröhlich sein.

Wollst endlich sonder Grämen
Aus dieser Welt uns nehmen
Durch einen sanften Tod.
Und wenn du uns genommen,
Laß uns in Himmel kommen,
Du, unser Herr und unser Gott.

So legt euch denn, ihr Brüder,
In Gottes Namen nieder,
Kalt weht der Abendhauch.
Verschon uns, Gott, mit Strafen
Und laß uns ruhig schlafen
Und unsern kranken Nachbar auch.

Etwas vom Pilatus.

(Schluß.)

So wagte es der Bürgermeister und Gelehrte von St. Gallen, Joachim von Watt, und nach ihm Konrad Geßner von Zürich. Geßner bestieg den Berg im Jahr 1555. Er beschrieb die Bergreise und sagte dabei: Diese erstaunenswerte Höhe macht auf die Seele den Eindruck der Erhabenheit und reißt sie zu anbetender Bewunderung des allweisen Schöpfers hin. Dieser Reisebericht war die erste Fremdenverkehrs-Propaganda. Im Jahr 1584 erforschte der Basler Gelehrte Felix Platter den Berg, und im folgenden Jahr ging eine ganze gelehrte Gesellschaft unter der Leitung von Pfarrer Müller von Luzern auf den Berg und rückte auch dem heidnischen Zauber auf den Leib. Man warf Steine in den See — wartete gespannt auf die Wetterwolken — es regte sich nichts. Man rief geflissentlich den Namen des Pilatus, man watete durch den geisterhaften Sumpf — es blieb alles beim alten. Der Zauberbann war gebrochen. Der Sagennebel war gewichen. Nun war erst der Berg frei geworden zur Ersteigung. Im Jahr 1760 bestieg ihn die Gattin des Generals Pfyffer von Luzern. Das war ein großes Ereignis in der damaligen Damenwelt. Im Jahr 1859 wagte man es mit einer Batterie Gebirgsartillerie. Aber schon drei Jahre vorher hatte man das erste Hotel gebaut. Das Bergsteigen war große Mode geworden. Im Jahr 1868 bestieg die Königin Viktoria von England mit einer Gesellschaft von acht Personen den Berg, wobei die Königin auf einem Maulesel hinauf geführt wurde. Auch der Leibkoch mußte mit, damit er oben die Leibspeise der Königin kochen konnte. Im Jahr 1886 wurde die Zahnradbahn gebaut, die dann im Jahr 89 dem Betrieb übergeben wurde. Seit dem 15. Mai 1937 läuft die Bahn elektrisch. War die Erstbesteigung noch ein Ereignis, so ist heute eine Bergfahrt ein Kinderspiel. Heute ist man schon in 27 Minuten oben auf dem Berg in müheloser Fahrt. Im Jahr 1937 haben 100,846 Personen den Pilatus besucht. Aus dem Pilatus, dem Böswettermacher, ist ein Petrus geworden, ein Gutwetterprophet. Und wir wollen hoffen, daß der Pilatus das bleiben möge.

-mm-

Die Jungfraubahn.

(Schluß.)

Stets waren Menschen bestrebt, die Gipfel der Alpen zu bezwingen. Auch die Jungfrau war oft das Ziel einiger kühner Alpinisten. Aber die Berge wehrten sich gegen das Eindringen der Menschen in ihre Hoheitsgebiete. Steinschlag, Schneestürme, Lawinen forderten viele Opfer.

Schon Ende der 80er Jahre hörte man vom Bau einer Bahn auf die Jungfrau sprechen. Der Schienenweg sollte durch das Lauterbrunnental, gegen Stechelberg und das gefährliche und etwas düstere Rottal geführt werden. Aber ernstliche Vorbereitungen und Pläne waren noch keine getroffen worden.

Da bestieg im August an einem strahlend schönen Tag Herr Guyer-Zeller aus Zürich mit seiner Tochter das Schilthorn. In strahlender Pracht zeigten sich die Alpengipfel, und vor allen die Jungfrau. Von da sahen sie die Wengernalpbahn über die grünen Weiden der Höhe zu fahren. Am Abend zeichnete Herr Guyer den Weg, auf dem er die Bahn auf die Jungfrau zu führen gedachte. Die Bahn soll den Berg nicht verunstalten, sie soll im Felsinnern hinauf geführt werden. Schon der Weg zum Ziel soll reizvoll und abwechslungsreich sein. Er stellte dem Bundesrat das Gesuch um Bewilligung des Bahnbaues. Er schrieb in die Zeitungen. So wurde im ganzen Schweizerland und darüber hinaus von der Jungfraubahn gesprochen. Vielen Leuten, hauptsächlich jüngern, kam eine solche fast wie eine Entweihung des Berges vor. Sie meinten, wer nicht zu Fuß hinaufsteigen könne, möge unten bleiben. Aeltere Leute aber, die an den Bergen, an der Aussicht eine warme Freude empfanden, waren erfreut, daß es ihnen möglich gemacht werden könnte, dort in diese reinen Höhen befördert zu werden. Herr Guyer ließ auch die Aerzte und Geologen zum Wort kommen. Nach gründlichen Beratungen beschloß der Bundesrat fast einstimmig, die Bewilligung zum Bau der Bahn zu erteilen, und so wurde dieser im Juli 1896 begonnen.

Es wurde in drei Schichten gearbeitet, jede Schicht acht Stunden lang. Die meisten Arbeiter waren Italiener. Von der Station Eigergletscher an mußte jedes Stück Schienenweg in harter Arbeit aus dem Fels gehauen werden. Da knatterten die Bohrmaschinen, da gingen die Sprengschüsse los und hallten weit hin. Tag um Tag und Nacht um Nacht arbeiteten die Männer im Innern der Felsen. In langen Stollen schafften sie Raum, damit einst glückliche Menschen mit der Bahn die Höhe erreichen werden.

Ein großes Unglück ereignete sich im Februar 1899. Eine Sprengladung ging zu früh los, so daß sich die italienischen Arbeiter nicht in Sicherheit bringen konnten. Sechs davon wurden getötet. Beim hellen Mondenschein wurden die Totenbahren, jede von acht oder zehn Trägern begleitet, in feierlichem Zug durch die sternenklare Nacht getragen. Niemand sprach ein Wort, nur ein Schluchzen wurde laut. Mit ernsten Gesichtern und einer Träne im Auge blickten die Mitarbeiter dem traurigen Zuge nach.

Die Jungfraubahn wird elektrisch betrieben. Zuerst wurde ein Kraftwerk unterhalb Lauterbrunnen gebaut und das Wasser von der Lütschine in mannshohen Röhren hingeleitet. Die erzeugte Kraft wird in Hochspannungsleitungen hinauf zur Scheidegg und zur Bahn bis hinauf zum Jungfraujoch geführt.

Leider war es Herrn Guyer-Zeller nicht vergönnt, sein Werk beendigen zu können. Am Ostermontag 1899 traf die Botschaft ein, daß er gestorben sei. Es war eine große Trauer unter den Beamten, Arbeitern und Angestellten, denn er war ihnen allen wie ein Vater gewesen. Sein Werk wurde in seinem Geist von seinen Mitarbeitern fortgesetzt.

Wie gespannt waren die Arbeiter und Ingenieure, wenn der Berechnung nach nur noch eine Felsschicht von einem Meter zu durchbrechen war! Kommen wir am richtigen Punkt heraus? Oder ist die Richtung falsch? Welche Freude, wenn nach wochenlangem Sprengen und Pickeln in der Finsternis ein Fünklein Tageslicht in die Dunkelheit des Stollens drang! Fieberhaft wurde das losgebrochene Gestein fortgeschafft und mit Freude in die Helle der Gletscherwelt hinausgetreten.

Die Gesteinsarten, welche durchbrochen werden mußten, boten verschiedene Härten. Zuerst ging es durch eine Schieferart, die weniger Schwierigkeit bot. Von Eigergletscher an durch den Eiger bot der Alpenkalk den Meißeln und Bohrern schon größeren Widerstand. Zuletzt aber führte der Tunnel durch das härteste Gestein, den Gneis. Doch machte diese Gesteinsart ein Ausmauern des Tunnels überflüssig.

Wenn fröhliche Reisende nun fast trockenen Fußes in der Gletscherwelt spazieren und sich an der großartigen Natur erfreuen können, so ahnen sie kaum die Unerschöpflichkeit des menschlichen Geistes des Gründers. Diese Geistesgaben, der Wille, die Energie des Schöpfers der Jungfraubahn müssen wir bewundern. Nicht nur die Technik wurde eingespannt, sondern auch die Menschen mit ihrer Verschiedenartigkeit, Bergbewohner, Techniker, Beamte, Arbeiter wurden vereinigt in der Arbeit zu einem gemeinsamen Werk. Möchte es heute einem noch größern, allumfassenden Geist gelingen, die Wirrnisse auf unserm Erdteil zu lösen, die Menschheit zur Zusammenarbeit zu sammeln, damit die Trennung, die das Verderben schafft, aufhört.

(Aus: Gute Schriften. Zürich Nr. 198, August 1940. Preis 50 Rp. In diesem Büchlein ist auch die Erstbesteigung des Matterhorns erzählt.)