Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 16 (1926)

Heft: 34

Artikel: Jungfrau und Jungfraubahn

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-644141

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: 05.01.2026

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

gehen. Man kann ja vielleicht später einmal auf diese Idee zurückkommen, aber gegenwärtig ist sie nicht opportun."

Jawohl, opportun, sagte Bösiger. Er war allerdings Großrat. Aber man muß auch ohne dies nicht etwa meinen, Eglach läge in einer Gegend, wo die Welt mit Brettern vernagelt ist. Oh, Eglach ist keineswegs mit Brettern vernagelt. Auch andere Redner begrüßten die Initiative im Prinzip, aber eben, es sei so, an eine große Begeisterung für eine solche Arbeit glaubten sie nicht. Im Gegenteil, man wisse ja, wie die Gemeinde bei solchen Arbeiten immer als gute Milchkuh herhalten sollte, an welcher möglichst viele melken möchten. Es sei leider so, aber eben...

Nach der Sitzung ging Boßhard mit seiner zusammengeblasenen Kartenhaus-Badeanstalt nach Hause. Er empfand schmerzhaft, daß seinen schwebesüchtigen Flügeln wieder einmal tüchtig die Federn ausgerupft worden seien und daß er zu einem neuen Fluge über die Wirklichkeit hinaus nun wieder eine Weile lang warten mußte. Ach, wollte er doch das Fliegen bleiben lassen! Er fluchte vor sich her und schwur hoch und teuer, sich nicht mehr um Dinge zu bekümmern, welche ihn ja eigentlich gar nichts angingen. Warum mache ich immer wieder den gläubigen Narren? Blast mir doch! Es ging ihm immer so bei solchen Anläufen: er gab den Kampf auf, ehe er nur recht begonnen war. Er wollte ein Adler sein, und war nur ein Sperling. Ja, so ging es ihm immer und überall. Er hatte hundert Pläne im Kopfe. Er wollte dies, er wollte jenes. Er wollte helfen, aber er konnte nicht. Er war zu schwach dazu.

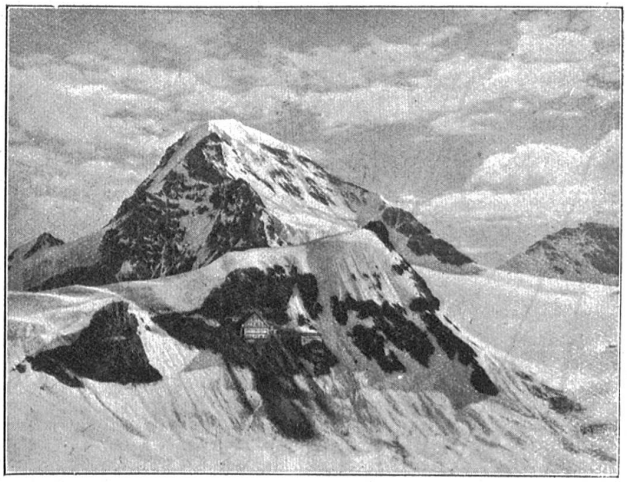
Oh, er wußte, wo es ihm fehlte. Es fehlte ihm am Glauben. Aber, die anderen hatten ja auch keinen. Ueberall ging dieser Unglaube um, hackte der Zweifel seinen scharfen Schnabel in die Seele der Dinge und zerriß sie. Ueberall schlurfte das Wollen und Nichtkönnen lendenlahm umher. Ja, das war die große Krankheit dieser Zeit: Wollen und nicht können!

Jungfrau und Jungfraubahn.

Dein Auge weilt an schönen Sommerabenden gerne auf der glänzenden Kette der Alpenriesen. Und wenn sich das Tagesgestirn neigt, erscheint an den Schneehängen der Jungfrau klar und deutlich ein Kreuz, gebildet von den Schattenwürfen ihrer nördlichen Vorgipfel. Von alters her haben ihre dominierende Stellung und ihre erhabene Gestalt wie Zauber auf die Bergfreunde gewirkt. Unnahbar galt sie in frühern Jahrhunderten und die Geschichte ihrer Erstbesteigung erzählt von vielen Mühen und gewaltigen Anstrengungen, von Männern voll Tatkraft und Energie, aber auch von lohnenden Erfolgen.

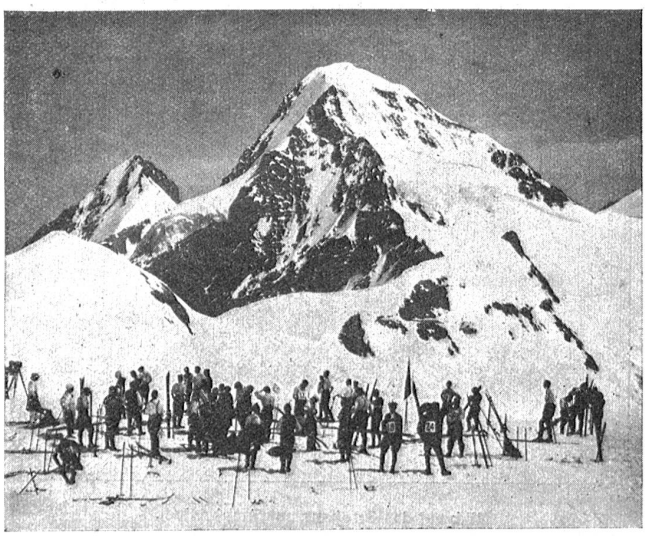
Die erste Besteigung der Jungfrau wurde ausgeführt von den Brüdern Johann Rudolf und Hieronymus Meyer von Aarau mit den Führern Joseph Bortis und Alois Volker aus dem Wallis. Die Anstiegsroute ging vom Konkordiaplatz hinauf zum Rottalsattel und von hier auf den Gipfel. Dies war am 3. August 1811. Ein Jahr später bestieg Gottlieb Meyer mit den gleichen Führern den Jungfraugipfel; sie wählten vom Jungfraufirn hinauf zum Rottalsattel eine Anstiegsroute, welche auch heutzutage noch die am meisten begangene ist. Später folgten dann häufig Besteigungen von Grindelwald aus, welche im obern Teil ebenfalls diese Route benutzten, nachdem sie den Jungfraufirn über das Kalli, die Berglifelsen und das Mönchsjoch erreichten. Erst 50 Jahre später glückten die Anstiegsversuche über den Guggi- und Gießengletscher und diejenigen vom Rottal aus. Und erst nach weitern 50 Jahren erzwang Albert Weber mit dem Führer Hans Schlunegger den Nordostgrat im Aufstieg vom Jungfraujoch. Dieser Aufstieg gehört zum Schwierigsten in unserer Gipfelwelt und dürfte auch den allerbesten Bergsteigern nur bei ganz günstigen Verhältnissen glücken. Der Aufstieg vom Guggi aus verlangt starke Ausdauer und Bergkenntnis; die Route von der Rottalhütte aus erfordert ziemliche Kletterarbeit und ist stellenweise dem Steinschlag ausgesetzt. Weitaus die meisten Besteigungen erfolgen vom Jungfraujoch aus, von wo man den Gipfel in 3 Stunden erreichen kann (4166 Meter).

Aussicht von der Kleinen Scheidegg aus.



Blick auf das Berghaus auf Jungfraujoch.

Vom Bau der Jungfraubahn. An einem Sommerabend des Jahres 1893 saß auf aussichtsreicher Terrasse in Mürren der Männerturnklub Breitenrain aus Bern, welcher auf einer Turnfahrt begriffen war. Entzückt betrachteten die Männer die im goldenen Abendsonnenschein strahlende Jungfrau mit ihren Trabanten. Da trat zu der Gruppe ein hochgewachsener Bergsteiger mit scharfen Gesichtszügen und mit leuchtendem Blick. Es war Guyer-Zeller aus Zürich, eine schon damals in den Fachkreisen des Eisenbahnwesens gut bekannte Persönlichkeit. Er war an jenem Tage auf dem Schilthorn gewesen und erklärte der staunenden Gesellschaft seinen Plan, im Anschluß an die unlängst eröffnete Wengernalpbahn eine Bahn auf die Jungfrau zu bauen. Und sein Plan wurde Tat. Verschiedene Konzessionsgesuche, eine Unsumme technischer Vorarbeiten und die in seinen Händen allerdings leicht gewordene Finanzierung führten dazu, daß am 27. Juli 1896 mit dem Bau begonnen wurde. Fast gleichzeitig begann auch der Bau des Kraftwerkes in Lauterbrunnen, dem sich später dasjenige in Burglauenen anschloß. Am 13. September 1898 erfolgte die Kollaudation der Strecke Scheidegg-Eigergletscher. — Im folgenden Frühling starb Herr Guyer-Zeller, der Begründer des großen Werkes. Er hatte aber durch die weise Wahl seiner Mitarbeiter dafür gesorgt, daß sein Werk in gleicher Weise wie bisher Fortschritte machte. Am 2. August wurde der Betrieb bis zur Station Rotstock



Sommer-Skirennen auf dem Jungfraujochplateau.

weiter geführt; am 28. Juni 1903 wurde die Station Eigergletscher eingeweiht. Schon zwei Jahre später wurde die Station Eismeer eröffnet. Mit der Zeit wurden hier weitläufige Räume geschaffen und ein reger Touristenverkehr entwickelte sich hinüber zur Bergli-Klubhütte, hinauf auf Jungfrau und Mönch und weiter zum Konkordiaplatz, zum Eggishorn und zur Grimsel. Am 1. August 1912 wurde dann die Station Jungfraujoch in einer Höhe von 3457 Meter eröffnet, die höchste Bahnstation in Europa. Damit ist der vorläufige, wahrscheinlich auch der definitive Endpunkt der Bahn erreicht.

Die ältern Restaurations- und Unterkunftsräume dienen mehr nach Klubhüttenart der Unterkunft der Bergsteiger, während das daneben gebaute „Berghaus" ein modernes Hotel mit heimeligen Räumen und mit allen Bequemlichkeiten darstellt, ohne daß seine Preise etwa proportional mit der Höhenquote wären. Bei zweifelhafter Witterung lohnt sich meist ein Zuwarten auf dieser Wetterscheide, wo der Witterungsumschlag häufig plötzlich und unerwartet eintritt.

Die Rundsicht vom Plateau des Jungfraujochs ist der Höhenlage entsprechend eine großartige. Wir blicken im Westen und Osten an die nahen Massive der Jungfrau und des Mönch; wir folgen mit unsern Augen den Bergsteigergruppen an der Jungfrau; wir sehen im Süden die rüstig ausschreitenden Touristen auf dem Jungfraufirn und am Konkordiaplatz, von dessen weiter Fläche sich der lange Arm des Aletschgletschers neben dem Märjelensee und dem Eggishorn hinunterzieht. Weit darüber hin erglänzen die fernen penninischen Alpen. Im Norden sehen wir in der Nähe die gewaltigen Bergriesen des Lauterbrunnentales mit ihren schreckhaften Wänden und Gletscherstürzen; weiter schweift der Blick hinüber zu den westlichen Berner Alpen. Vor uns liegen die Talgründe und Seen des Oberlandes; wir erkennen deutlich die einzelnen Erhebungen des Mittellandes und die Wellen des blauen Jura. Gerade an den schönen August- und Herbsttagen ist die Aussicht eine wunderbar klare.

Der Betrieb hat schon mit der Eröffnung der Station Eismeer große Dimensionen angenommen und ist bis zum Kriegsausbruch stetig gestiegen. An der Schweizerischen Landesausstellung in Bern 1914 war die 11. Lokomotive der Jungfraubahn durch Brown & Boveri, Baden, ausgestellt. In den Vorkriegsjahren betrug die Zahl der jährlich beförderten Personen 70,000 bis 80,000. Dem Betrieb stehen seit den ersten Jahren die gleichen Leiter vor. Herr Betriebsdirektor Liechti, den Herr Guyer-Zeller noch in seinem letzten Lebensjahre zur Jungfraubahn berufen hatte, steht dem ganzen Unternehmen schon seit 1904 als Leiter vor. Auch Herr Betriebsleiter G. Stahel in Lauterbrunnen steht über 20 Jahre im Dienste des Unternehmens.

Der Bergfreund wir aber auch seiner Genugtuung darüber Ausdruck geben, daß die ganze Anlage nirgends sein Naturempfinden stört, daß sie aber manchem zu hohem Naturgenuß verhilft, der nicht imstande ist, die ganze Bergsteigerleistung auf sich zu nehmen. -nn.

Schwüle.

Trüb verglomm der schwüle Sommertag, —
Dumpf und traurig tönt mein Ruderschlag
Sterne, Sterne — Abend ist es ja —
Sterne, warum seid ihr noch nicht da?

Bleich das Leben! Bleich der Felsenhang!
Schilf, was flüsterst du so frech und bang?
Fern der Himmel und die Tiefe nah —
Sterne, warum seid ihr noch nicht da?

Eine liebe, liebe Stimme ruft
Mich beständig aus der Wassergruft —
Weg, Gespenst, das oft ich winken sah!
Sterne, Sterne, seid ihr nicht mehr da?

Endlich, endlich durch das Dunkel bricht —
Es war Zeit! — ein schwaches Flimmerlicht —
Denn ich wußte nicht, wie mir geschah.
Sterne, Sterne, bleibt mir immer nah!

Conrad Ferdinand Meyer.

Wolfsferien.

Heutzutage geht alles in die „Ferien", vom Bureaufräulein angefangen bis zum allmächtigen Fabrikdirektor. Sogar die Herren Bundesräte machen Ferien und so ist es denn kein Wunder, wenn auch die kleinen Wölflinge, die kleinsten und jüngsten Mitglieder der Pfadfinder, in die „Ferien" gehen. Wenn aber Bureaufräuleins Strandbäder, Fabrikdirektoren Spielbäder und die Herren Bundesräte stille, lauschige Gebirgsdörfer zu ihrer Erholung aufsuchen, so steht das Verlangen der kleinen Wölflinge mehr

Die Polarhunde-Kolonie der Jungfraubahn auf Station Eigergletscher, wo sich die Tiere recht heimisch fühlen.