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: 20.11.2025

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

gehen. Man kann ja vielleicht später einmal auf diese Idee zurücksommen, 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 feineswegs mit Brettern vernagelt. Auch andere Redner begrüßten die Initiative im Brinzip, 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 Mischtuh herhalten sollte, an welcher möglicht viele melken möchten. Es sei leider so, aber eben...

Nach der Sikung ging Bokhard mit seiner zusammen= geblasenen Kartenhaus=Badeanstalt nach Sause. Er emp= fand 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 Beile 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 bekummern, welche ihn ja eigentlich gar nichts angingen. Warum mache ich immer wieder den gläubigen Rarren? Blaft mir doch! Es ging ihm immer so bei solchen Anläufen: er gab den Rampf 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 Plane im Ropfe. Er wollte dies, er wollte jenes. Er wollte helfen, aber er konnte nicht. Er war zu schwach bazu.

Oh, er wußte, wo es ihm fehlte. Es fehlte ihm am Glauben. Aber, die anderen hatten ja auch keinen. Ueberall ging dieser Unglaube um, hadte 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!

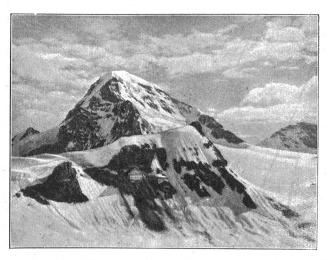
Jungfrau und Jungfraubahn.

Dein Auge weilt an schönen Sommerabenden gerne auf der glänzenden Kette der Alpenriesen. Und wenn sich das Tagesgestirn neigt, erscheint an den Schneehängen der Iungfrau klar und deuklich ein Kreuz, gebildet von den Schattenwürfen ihrer nördlichen Borgipfel. Bon 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 Hiero=



Aussicht von der Kleinen Scheidegg aus.



Blick auf das Berghaus auf Jungfraujoch.

nnmus Mener von Aarau mit den Führern Joseph Bortis und Mois Volker aus dem Wallis. Die Anstiegsroute ging vom Konkordiaplat hinauf zum Rottalsattel und von hier auf den Gipfel. Dies war am 3. August 1811. Ein Jahr später bestieg Gottlieb Mener mit den gleichen Führern ben Jungfraugipfel; sie wählten vom Jungfraufirn binauf 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 benutten, nachdem sie den Jungfraufirn über das Ralli, die Berglifelsen und das Mönchs= joch erreichten. Erst 50 Jahre später glückten die Anstiegs= versuche über den Guggi- und Gießengletscher und diejenigen vom Rottal aus. Und erst nach weitern 50 Jahren erswang Albert Weber mit dem Führer Hans Schlunegger den Nordostgrat im Aufstieg vom Jungfraujoch. Dieser Aufstieg gehört jum Schwierigsten in unserer Gipfelwelt und dürfte auch den allerbeften Bergfteigern nur bei gang gun= ftigen Berhältniffen gluden. 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 Jungfrausoch aus, von wo man den Gipfel in 3 Stunden erreichen fann (4166 Meter).

Bom Bau der Jungfraubahn. Sommerabend des Jahres 1893 saß auf aussichtsreicher Terrasse in Mürren der Männerturnklub Breitenrain aus Bern, welcher auf einer Turnfahrt begriffen war. Entzückt betrachteten die Manner die im goldenen Abendsonnenschein strahlende Jungfrau mit ihren Trabanten. Da trat zu der Gruppe ein hochgewachsener Bergsteiger mit scharfen Gesichtszügen und mit leuchtendem Blid. Es war Guner-Zeller aus Burich, eine schon damals in den Fachfreisen des Gifenbahnwesens gut bekannte Persönlichkeit. Er war an jenem Tage auf dem Schilthorn gewesen und erklärte der stau-nenden Gesellschaft seinen Plan, im Anschluß an die unlängst eröffnete Wengernalpbahn eine Bahn auf die Jungfrau zu bauen. Und sein Blan wurde Tat. Berschiedene Konzessionsgesuche, eine Unsumme technischer Borarbeiten und die in seinen Handen allerdings leicht gewordene Finanzie-rung 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 Rollaudation der Strede Scheidegg-Eiger= Im folgenden Frühling ftarb Berr Guner-Beller, 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. Um 2. August wurde der Betrieb bis zur Station Rotstod



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 desinitive Endpunkt der Bahn erreicht.

Die ältern Restaurations = und Unterkunfts = räume dienen mehr nach Klubhüttenart der Unterkunft der Bergsteiger, während das daneben gebaute "Berghaus" ein modernes Hotel mit heimeligen Käumen und mit allen Bequemlichseiten darstellt, ohne daß seine Preise etwa proportional mit der Höhenquote wären. Bei zweiselhafter Witterung sohnt sich meist ein Zuwarten auf dieser Wettersscheide, wo der Witterungsumschlag häusig plötzlich und unserwartet eintritt.

Die Rundsicht vom Plateau des Jungfraus jochs ist der Höhenlage entsprechend eine großartige. Wir bliden im Westen und Osten an die nahen Massive der Jungfrau und des Mönch: wir folgen mit unsern Augen

Jungfrau und des Mönch; wir folgen mit unsern Augen den Bergsteigergruppen an der Jungfrau; wir sehen im Süden die rüstig ausschreitenden Touzisten auf dem Jungfraufirn und am Konkordiaplah, von dessen weiter Fläche sich der lange Arm des Aletschgletschers neben dem Märzelensee und dem Eggishorn hinunterzieht. Weit darüber hin erglänzen die fernen penninischen Alpen. Im Norden sehen des Lauterbrunnentales mit ihren schreckhaften Wänden und Gletscherstürzen; weiter schweist der Blick hinüber zu den westlichen Verner 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 Augustz und Herbsttagen ist die Aussicht eine wunderbar klare.

Der Betrieb hat schon mit der Eröffnung der Station Eismeer große Dimensionen angenommen und ist die zum Kriegsausbruch stetig gestiegen. An der Schweizerischen Landesausstellung in Bern 1914 war die 11. Lokomotive der Jungfraubahn durch Brown & Boveri, Baden, ausgestellt. In den Borkriegsjahren betrug die

Zahl der jährlich beförderten Perjonen 70,000 bis 80,000. Dem Betrieb stehen seit den ersten Jahren die gleichen Leiter vor. Herr Betriebsdirektor Liechti, den Herr Guyerzgeller noch in seinem letzten Lebensjahre zur Jungfraubahn berufen hatte, steht dem ganzen Unternehmen schon seit 1904 als Leiter vor. Auch Herr Betriebsseiter G. Stahel in Lauterbrunnen steht über 20 Jahre im Dienste des Unterznehmens.

Der Bergfreund wir aber auch seiner Genugtuung darsüber 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.

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 Tiese 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 geschaß. Sterne, Sterne, bleibt mir immer nah!

Conrad Ferdinand Mener.

Wolfsferien.

Heutzutage geht alles in die "Ferien", vom Bureausfräulein 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 Strandsbäder, Fabrikdirektoren Spielbäder und die Herren Bundeszäte stille, sauschige Gebirgsdörfer zu ihrer Erholung aufsuchen, so steht das Verlangen der kleinen Wölflinge mehr



Die Polarhunde-Kolonie der Jungfraubahn auf Station Eigergleticher, wo fich die Ciere recht beimisch fühlen.