Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift

Band: 2 (1898)

Heft: 3

Artikel: Jungfraubahn

Autor: Strub, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-572053

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: 12.12.2025

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

Jungfraubahn.

Tracébegehung im Jahre 1897

von G. Strub, Ingenieur, Interlafen.

Die nähere Bestimmung der Zwischenstationen der Jungfraubahn war für den leitenden Ingenieur immer mehr zur dringenden Notwendigseit geworden. Am Nachmittag des 12. Juli machte ich mich daher in Begleitung des Hen. Ing. Lüscher, der Führer Miller und Brunner und des Meßgehülsen Harry von Lauterbrunnen aus auf den Weg. Bei drückender Hie und wolsenlosem Himmel stiegen wir den mühsamen Weg über Stechelberg und Stusensteinalp allmählich in die Höhe und erreichten das Noththal abends 9 Uhr, die richtige Zeit, und noch ein selsens und farbenprächtiges Schauspiel genießen zu können. Bon der untergehenden Sonne beleuchtet, erglühten die braunen, eisenhaltigen, 1000 Weter hohen vertikalen Gneisswände in den schönsten und kräftigsten Ruancen, vom golds dis zum dunklen braunrot. Indem sie allmählich erbleichten, begann auch das Firmament hinter denselben in hellerem, vosafardigem Lichte zu strahlen, während gegen Westen die vielgestaltigen Berghänge vom blauschwarzen Himmel jene merkwürdige, nur im Hochgebirge vorkommende Färbung empfingen, die das Kelief in sochgebirge vorkommende Färbung empfingen, die das Kelief in sochgebirge vorkommende Färbung empfingen, die das Kelief in sochgebirge könfre herportreten lassen.

n sochiere Schärfe hervortreten lassen.
Nachts 1 Uhr sollte aufgebrochen
Werden. Die Berge überzogen sich
aber schon um 11 Uhr gänzlich mit
Bolken und das darauf folgende
Gewitter brachte strömenden Regen,
der mit geringer Unterbrechung den
ganzen solgenden Tag anhielt. Wir
waren also genötigt, lange und langsweilige Stunden in der Klubhütte
müßig zuzubringen. Erst am 14.
Juli, morgens um 3½ Uhr, konnte
der jähe Aufstieg vorgenommen
werden. Bon der Klubhütte aus
erscheint die 1000 Meter höher lies
gende Hochsien der Jungkrau saft
senstecht auszusteigen, in Wirklichseit beträgt aber die durchschnittliche
Steigung Noththal-Firn nur etwa
45 Grade. Der Andbick muß einem
angehenden Bergsteiger wahren
Schrecken einigagen; man hat sich
denn auch erst vor etwa zehn Jahren
getraut, einen neuen Weg in dieser

 durchdringend, als berühre er direkt die Haut. Nach einer vergeblichen Wartezeit von 20 Minuten packen wir zusammen, steif vor Kälte und weiß behangen von dem sich ansegenden Sis, um die Spitze zu erklettern. Hier wurde eine Weile gerastet; wir jahen uns nach einer guten Stelle sür die Stationsanlage um, während wir auf Lichtung des immer dahinziehenden Nebels hofften. Auf einen Augenblick wurde unser Wunsch erstüllt. Der Alphlick mar unheidereihlich gerafterisch

anlage um, während wir auf Lichtung des immer dahinziehenden Nebels hoffren. Auf einen Augenblick wurde unfer Wunsch ersfüllt! Der Anblick war undeschreiblich großartig.

Die gewöhnliche Anschauung, daß in solcher Höhe alle Destals in nebelhafter Ferne verschwinden, muß als Irrtum bezeichnet werden, da der "Hofftaat" der Jungfrau ebenso hoch reicht, wie diese selbst. Der Einblick in das imposanteste Hochzeicht, wie diese selbst. Wan hat Mühe, aus dieser Menge von Spiken die bekannten Gipfel zu erkennen. Die von der Ebene aus gesehenen hreiten Pyramiden des Eiger und Mönch sind verschwunden. Der Mönch zeigt sich da als ein scharfer, schmaler Erat und statt des vermeintlichen gewaltigen Jungfraustockes erblickt man eine Neihe über einander gestellter Kämnne, deren jeder von dem folgenden durch ein tief eingeschnittenes Thal

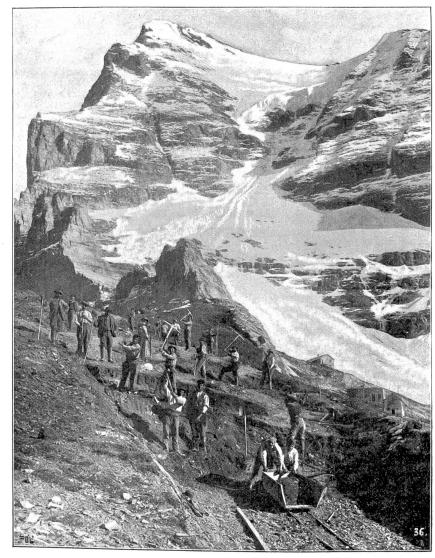


Fig. 2 Jungfraubahn: Bor ber Station Eigergleticher. Phot. Gabler, Interlaten.

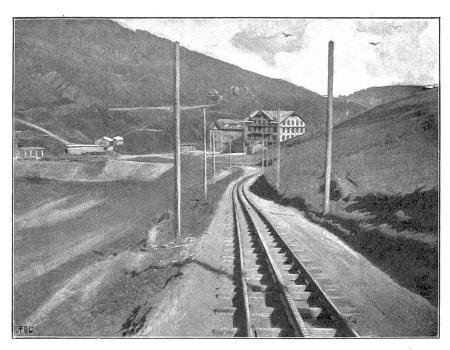


Fig. 1 Jungfraubahn: Station Scheibegg. Phot. Gabler, Interlaten.

getrennt ift. Das Silberhorn sieht einer ungeheuren Dachfürst gleich. In dieser weltfernen Ginsamkeit strebt der Gedanke empor

In dieser weltfernen Ginsamkeit strebt der Gedanke empor und das Gefühl von der Unendlichkeit der Welt dringt tief in das Herz. Der Geist ist für Augenblicke losgelöst vom irdischen Dasein und erfaßt, auf Ablersflügeln durch die unendlichen Räume streisend, die Erhabenheit einer höhern Welt.

Befriedigt von dem Gedanken an die Berechtigung einer Bahn, die diese dis jest nur den verwegensten Bergksetterern zugänglichen herrlichen Eindrücke und Grinnerungen in Zusunst nuch weitern Kreisen ermöglichen wird, begannen wir den nicht mühsamen, aber der ungünstigen Schneeverhältnisse wegen gefährlichen Whsteg nach dem Aletschgletscher und hatten da reichelich Gesegnneit, ein vor einigen Jahren von Hrn. Lüscher überstandung Montagen wird.

ftandenes Abenteuer zu würdisgen. Ingenieur Lüscher und sein Meßgehülfe Nägeli bestiegen das mals ohne Führer und Träger auf gleichem Wege die Jungfrau und gewannen auch wirklich, nach einigen Frrgängen, jedoch ohne größere Anstände, die Spige, wo sie in ihrem Siegesjubel beschlossen, an einem am glei= chen Abend in Interlaten statt= findenden Fest noch Teil nehmen zu wollen. Jedoch verdroß dieser leichte Sieg die unwilligen Berg-geister und sie gedachten vor Nacht noch die lachende Freude der Beiden zu dämpfen und in bittern Ernft und todesahnenden Schrecken zu verwandeln. Rä= geli wurde bald nach Verlaffen des Firns, beim Abstieg ins Roththal, trog der stets getragenen Gletscherbrille schneeblind und fonnte nicht mehr weiter. Er bat darum Herrn Lüscher, allein ins Thal zu gehen, da fonft beide verloren feien. Diefer aber band ihn bei heranbrechen= ber Nacht an den Felsen fest und gab ihm einen Teil jeiner Rlei= der, indem er felbft durch ftete

Bewegung sich vor dem Erfrieren zu schüßen suchte. Gegen Tagesanbruch unternahm er es dann, Nägelt ins Thal zu schlep-

Inser Beg über die um 50—70 % geneigte, schlüpfrige Firnhalde schien zu gewagt und zwang uns, den Weg über die vereisten, scharfen Felsenkämme nach dem Noththalsattel einzuschlagen. Diese Begehung war die wirklich gefährliche Partie unseren Reise, da die Strecke nur etwa 1 Meter breit, gegen das Noththal sehr die die vierlich gletscher, eine Wächte bildete. Der Schnee war erweicht und die darunter besindliche Eisschicht ließ den Pickel schnöde abprallen. Wir hatten denn auch kaum Zeit, einige flüchtige Vlicke in das 1000 Meter tieser liegende Roththal zu werfen, in dessen Kohlthal dekannten bösen Kohlthal bekannten bösen Koeister des Gedirges versetz. Wir glaudten schlünde das Schwerste hinter uns zu haben, als sich noch ein gegen 25 Meter tieser, fast senkreckter Schrund zeigte, über den hinunter geklettert werden mußte. Gegen 7

zeigte, über ben hinunter geklettert werden mußte. Gegen 7 Uhr erreichten wir dann, nach eingehender Prüfung und Aufs nahme der Stationen, die Berglihütte und zogen den folgenden Mittag nach 12 Uhr hochbefriedigt in Grindelwald ein.

lleber die Stationen haben wir folgendes Urteil gewonnen: Station Jungfrau. Die Fläche des Gipfels ist ein kleines Dreieck, auf dem nur eine Person Blatz sindet und deren Spitze sich in den schaft zugeschnittenen Kamm verlängert, über welchen man zu ihr hinanklettert. Günstig für die Stationsanlage ist das dis an die Spitze reichende, solide Gestein, das gegen ist diese kaum anders als durch einen vertikalen Liste erreichdar, was zwei den Betrieb erschwerende Verkehrsmittel erfordert. Die Spitze, wie einen Teil des Kammes wird man auf ein gewisses Maß abtragen und die Station auf hinreichende,



Fig. 3 Jungfraubahn: Obere Sauptbarade beim Gigertunnel. Phot. Gabler, Interlaten (28. Oft. 1897).

den freien Ausblick ringsum beherrschende Höhe aufbauen müffen. Die Bauart der Station läßt sich erft nach Sondierung und

Detailaufnahmen beftimmen.

Station Jung frau joch. Diese Station ist von großer Bedeutung. Gegen Süben ist der Ausblick für sich abgeschlossen und bildet ein harmonisches Ganzes: Rechts der vielversprechenden, fehr bequemen Gletscherftraße nach bem Wallis die gigantijchen Gleischerabstürze der Jungfrau und des Kranzberges, links der gleich einer Felseninsel dastehende Trugberg, während man nach Norben, im Gegensatz zu jenem ewigen Schnee, Gis und ftarren Geftein, farbenreiche Natur bis in unendliche Weiten erblickt. Man gewinnt ben Gindruck, daß eine Jungfraubahn ihre Berechtigung haben würde, auch wenn sie nur dis dahin gebaut werden sollte. Die günstige Stelle für eine Stationsanlage dürfte das öftliche Jodende im schmalen Felsengrat des Mönch sein, von wo man freien Ausblick nach Süden und Norden genießen und den Gletscher, das Mönchjoch, die Mönchspitze und den in Bezug auf seine Lage und Aussicht hervorragend schönen Trugberg ohne viel Mühe erreichen kann. Bor der genauen Bestimmung dieser Station ist aber die Tresenverlung der Freihen von weitung der Freihen von messung des Jungfrausoch=Gletschers, die durch Treiben von Stollen, oder mittelst Sprengungen bald zu ersahren ist, notwendig. Um diese, wie auch die übrigen Vermessungsarbeiten zu erleichtern, dürfte die Gangbarmachung der Felsen zwischen dem Eigergletscher und dem Guggigletscher durch Kabellegungen an sonst unpassirbaten Stellen geboten sein. Sin solcher, auch für Touristen wichtiger Weg würde ermöglichen, vom Eigergletscher aus das Jungfrausoch in etwa 3 Stunden zu erreichen. Bis dahin hat man über das Roththal oder die Berglihütte

11/2 Tage gebraucht.
Station Mönchjoch. Dieser Ort erschien uns nicht schön und eigenartig genug, um die Erbauung einer Station 3u rechtsertigen; er bestätigte durchaus den von uns stees eine genommenen Standpunkt, von einem Bau dieser Station Umgang zu nehmen. Man kann ja vom Jungkraujoch rasch und bequem dahin gelangen. Der Wert vieler Zwischenstationen ist ohnehin zweiselhaft, indem sich die Sindrücke der Reisenden durch zahlreiche Stationen leicht verwischen und keine bleibenden burch zahlreiche Stationen leicht verwischen und teine bleibenden Erinnerungen zurücklaffen. Bornehmlich aber sollte man mit Rückficht auf das Gegengefälle auf diese, höher als Kalifirn und Jungfraujoch gelegenen Station verzichten. Die sich ergebende tote Steigung würde zunächst die Schutterung beim Tunnelbau erschweren, weil dieselbe in diesem Falle bergauswärts befördert werden müßte. Die Kraftanlage hätte wegen der Strecke Jungsfraujoch-Wönchjoch auf bergs und thalwärts sahrende Züge Rückficht zu nehmen und die Sigbankform könnte nicht bequem gebaut werden, man wollte benn die zwischen Monch= und gebatt werden, man wollte beim die Judichen Abliche und Jungfrausoch verfehrenden Züge wenden, was die Fahrzeit un-liebsam verlängern würde. Dazu kommt noch, daß dei Kraft-versagung ein Steckenbleiben eines Zuges auf dieser Strecke das vollständige Aussetzen desselben im Gefolge hätte, während man dei durchgehendem Gefälle auch ohne Kraft mit den Zügen die Anfangsstation erreichen kann. Auch würde diese mit dem Kauntseleise durch einen Ouertungel zu verbeit Jugen bie Anuptgeleise durch einen Quertunnel zu vers bindende Station den Betrieb erschweren. Gründe genug, um von der projektirten Station abzusehen. Die durchschrittliche Steigung weicht ohnehin auch bei Weglassung berselben uns gunftig genug bon ber Sochststeigung ab, indem als Wertmeffer einer Bahn der Unterschied zwischen der mittlern und der größten Steigung gelten kann: je geringer dieser ist, besto ökonomischer ift die Bahn. Kurz, eine Mönchstation könnte nur dann ernstslich in Frage kommen, wenn sie alle diese großen Opser wert wäre, was aber nicht der Fall ist.

Station Kalifirn. Gine ganz imposante, nach drei Richtungen weite Ausblicke gestattende Station, die wie ein Ablerhorft in senkrechter, erschreckender Höhe auf einen der kanzel-Abserhörst in senkrechter, erschreckender Höhe auf einen der kanzelartigen Vorsprünge zu stehen kommt, die eine Stationsanlage gestatten. Sie muß möglichst hoch und möglichst nach rüchwärts verschoben werden, auf daß der Tourist von dem herrlichen Panorama, dem Gletscherlabprinth, das sich in wundervoller Vielgestaltigkeit vor unsern Blicken ausbreitet, recht viel zu genießen bekömmt. Hier drängt sich der Gedanke auf, ob nicht durch den Bau eines Listes von der Kalisinstation nach der Jungfrauspige mindestens ebendürtigen Sigerspige und mit Erstellung einer Berbindung nach dem Vielgergletscher, dem Meisenden besser gebient werde, als durch die Weitergewinnung der Stationen Mönchjoch, Jungfrausoch und Jungfrauspige, die wohl andere, aber nicht arokartigere Vilder bieten. Durch den voll andere, aber nicht großartigere Bilber bieten. Durch den Bau der Stationen Eigergleticher, Grindelmaldblick, Kalifirn und Eigerspitze gegenüber dem in Angriff genommenen Projekt würden Baukapital und Tunnelfahrt um die Hälfte verringert, bei bedeutender Bereinfachung und Dekonomie des Betriebes.

Diefe Station wird an Rühnheit ber Anlage nur von ber

folgenden

Station Brindelmaldblid übertroffen, die, eben= falls auf einer fast senkrecht aufsteigenden Wand von 1000 Meter Sohe thronend, ein Gegenstück zu Kalifirn bilbet, wo man ben Süben vor sich hat. Der Blick über die schöne Wengernalp, Suben vor fich hat. Der Blief über die schöne Wengernalp, die beiden Thäler nach dem freundlichen Bobeli und den zwei

Seen föhnt aus mit dieser graufigen Tiefe. Die Arbeiten an der Jungfraubahn haben bisher schon zu recht interessanten Beobachtungen und Entdeckungen geführt, denen mit dem Fortschritt der Bahn wohl noch andere folgen werden. So ist von Ing. Lüscher eine große, sehr schöne Höhle zwischen Jungfrausoch und Guggihütte entdeckt worden, deren Wände und Decke aus glänzend hellem Gletschereis besteht, während eine mit Guano und Moos durchsetze Moräne den Grund bildet. Auch beim Eigergletscher machte man vergangenen Sommer beim Treiben eines Stollens zur Fassung einer Wasserrinne die überraschende Entdeckung, daß der Gletscher vom Wasser teilweise ausgehölt ist und unterirdische Begehung auf mehrere hundert Meter gestattet. Wundervolle, hellklingende Echos, die durch Sprengungen verursacht, sich mehrmals wiederholend bis zur Blümlisalp hinüberdrangen, werden jest beim Weiters eindringen vom Tunnel in den Berg immer schwächer. Auf der ausgedehnten und spaltenfreien Gbene des Aletschaletschers und bes Ewigen Schneefeld fieht man ein geeignetes Feld für Stilaufen und andern Sport.

Bur beffern Orientirung vorstehender Photographien biene

folgendes:

Fig. 1 zeigt die Station Scheibegg mit den Hochbauten der Wengernalpbahn, den Hotels, der angefangenen elektrischen Arbeitsleitung und den Oberbau mit der neuen, in allen Staaten patentierten Zahnstange (System Strub).

Fig. 2 fieht man bor ber Station Gigergleticher eine Gruppe Unterbau=Arbeiter und rechts bavon die mittlere und

obere Baracte.

obere Baracie.

Fig. 3 zeigt die obere und Hauptbaracke mit Räumen für den Ingenieur und Arzt, daneben Bureaux, Krankenzimmer, Mineurschlaffaal, Küche für Oberangestellte, Aufenthaltsraum für Arbeiter, Bäckerei, Badezimmer, zweites Lebensmittelmagazin, Werkstätte und Schmiede. Diese Baracke liegt zirka 30 Meter vor dem Tunneleingang und ist mit diesem durch eine gebectte, hölzerne Salle verbunden.

Wilhelm Stolze.

Bum hundertjährigen Geburtstag. Bon Adolf Socin, Bafel.

Der Name des Mannes, dessen hundertsten Gedenktag wir am 20. Mai dieses Jahres seiern, hat einen guten Klang im Schweizerlande. Wilhelm Stolze, der berühmte Stenographie-Erfinder, hat zwar den Boden der Schweiz nie betreten, aber sogar in feiner heimat ift fein Wert taum fo popular geworben wie bei uns. Die Schweig, fo fagte schon vor funfgehn Jahren

eine Bublifation des Unterrichtsbepartements der Bereinigten Staaten, ist dasjenige Land, wo die Kurzschrift am tiefsten ins praktische Leben eingebrungen ist. — Die Verbreitung und Benützung der Stenographie hat sich seither noch bedeutend gesteigert, und so erscheint eine kurze Stizze über Stolze und sein Werk in den Spalten dieser Zeitschrift wohl gerechtsertigt.