

Von der Jungfraubahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **1 (1911)**

Heft 30

PDF erstellt am: **24.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-637049>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Don der Jungfraubahn.

Wiederum hat die Jungfraubahn auf dem Wege zu dem gesteckten Ziele eine bedeutende Etappe zurückgelegt. Seit zwei Jahren knirschten die Bohrer und donnerten die Sprengschüsse im Innern des Mönch, und immer näher rückte der geräumige Stollen der steilen Westwand des Berges, sodaß es sich wohl endlich verlohnte, einen kleinen Seitenweg zu machen und einen Blick zu tun in eine bisher unbekannte Welt. Freilich ist auch ein solch kleiner Seitenweg durch die granitne Bergmauer kein Werk von heute auf morgen, und um nur der Neugierde zu genügen, hätten sich Zeit und Kosten wohl kaum gelohnt, wenn seine Herstellung nicht auch einen eminent praktischen Zweck hätte. Heute ist der Stollenvortrieb schon nahezu drei Kilometer von der Station Gismeer vorgeschritten, und da nur dort die Möglichkeit bestand, das ausgebrochene Material zu entleeren, so erforderte die Wegschaffung des Ausbruchgesteins einen bedeutenden Aufwand an Zeit und Kosten. Und da man jetzt einerseits der Außenwand des Berges so nahe gekommen, andererseits doch noch bis zur endgültigen

Station Jungfraujoch gegen 700 Meter zu bohren sind, verlohnte sich der Ausbruch des Seitenstollens wohl, der in erster Linie zum Auswerfen des Gesteins und der Luftzufuhr dienen soll. Bei Kilometer 8,530 des Haupttunnels wurde der Seitenstollen rechtwinklig angelegt und nach 140 Metern das Freie erreicht. Ein wunderbarer Blick mit großartigen Kontrasten eröffnet sich dort dem lichtgeblendeten Auge. Direkt vor sich die fast senkrecht zum Guggifirn abstürzende Bergwand und direkt gegenüber die himmelanragenden Wände der Jungfrau, die von hier aus gesehen, an die Nordseite des Matterhorns erinnern. Zur Linken, in schier greifbarer Nähe, die mit gewaltigen, überhängenden Firnmassen bedeckten Steilwände des Jungfraujoches, in dessen Felsenkern die künftige Station eingebaut werden wird. Rechts von der Jungfrau guckt das schöne Silberhorn hervor und daneben das charakteristische, dreieckige Schneehorn, dann beginnt der Blick sich zu weiten, über dem dunklen Schlund des Trümletentales die grünen Matten der Wengernalp, dahinter wie weiße Sandkörner auf einem grünen Blatt die Häuser von Interlaken, links davon wie ein blaues Auge in der Landschaft, eine Ecke des Thunersees, deutlich heben sich die Pyramide des Niesen und die Stockhorngruppe vom duftigen Hintergrunde ab, ebenso die Schildhorngruppe mit der Hochfläche von Mürren, von welchem man gerade noch das äußerste Haus erblickt, hinter den Bergen verliert sich der Blick in den mit feinem Duft überlagerten Gebieten des bernischen Mittelandes, während an den Grenzen des Horizonts die Rämme des Jura und selbst des Schwarzwaldes wieder deutlicher in Erscheinung treten. Das packendste Bild von einer wahrhaft erschreckenden Großartigkeit bietet sich aber ganz zur Rechten, wo der steile, zackige Nordgrat des Mönch in die Höhe steigt. Hoch oben, aber scheinbar doch in unmittelbarer drohender Nähe, ist am Rande des Grates eine gewaltige Gletscherschicht aufgelagert, so lose, zerklüftet und zerrissen, daß man vermeint, sie müsse im nächsten Augenblick herabstürzen und alles zermalmen. Von Norden gesehen ist dieser Block jener steile Eishang, der zum Mönchplateau hinaufführt und der den Mönchbesteigern so harte Pikelarbeit kostet. Schade, daß dieses großartige Bild nicht allen Jungfraubesuchern kann zugänglich gemacht werden, aber der ständige Besuch brächte während der Bauarbeiten zu viele Unzuträglichkeiten mit sich, sodaß sich das große Publikum noch gedulden muß, bis in einem Jahre die Station Jungfraujoch eröffnet wird, die einen noch weit großartigeren Einblick in die Schönheit der Bergwelt öffnet. (Zürch. Wochenchr.)



Die heutigen Erbauer der Jungfraubahn:

1. Gebhard Guyer (Sohn Guyer-Zellers); 2. v. Hegner, Vizepräsident der Jungfraubahn;
3. Ingenieur Liechti, Direktor und technischer Leiter der Jungfraubahn.

Aussicht von der Höhe.

Wer ganz die Zeit will übersehen,
Und sie im tiefsten Grund verstehen,
Muß auf des Wissens Gipfel gehen.
Nur von den höchsten Geisteshöhen
Gewinnt das Einzelne den Gehalt,
Gewinnt das Ganze die Gestalt.

Pater Gall Morell.