Zeitschrift: Appenzeller Kalender
Band: 186 (1907)

Artikel: Die Jungfraubahn
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-374366

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

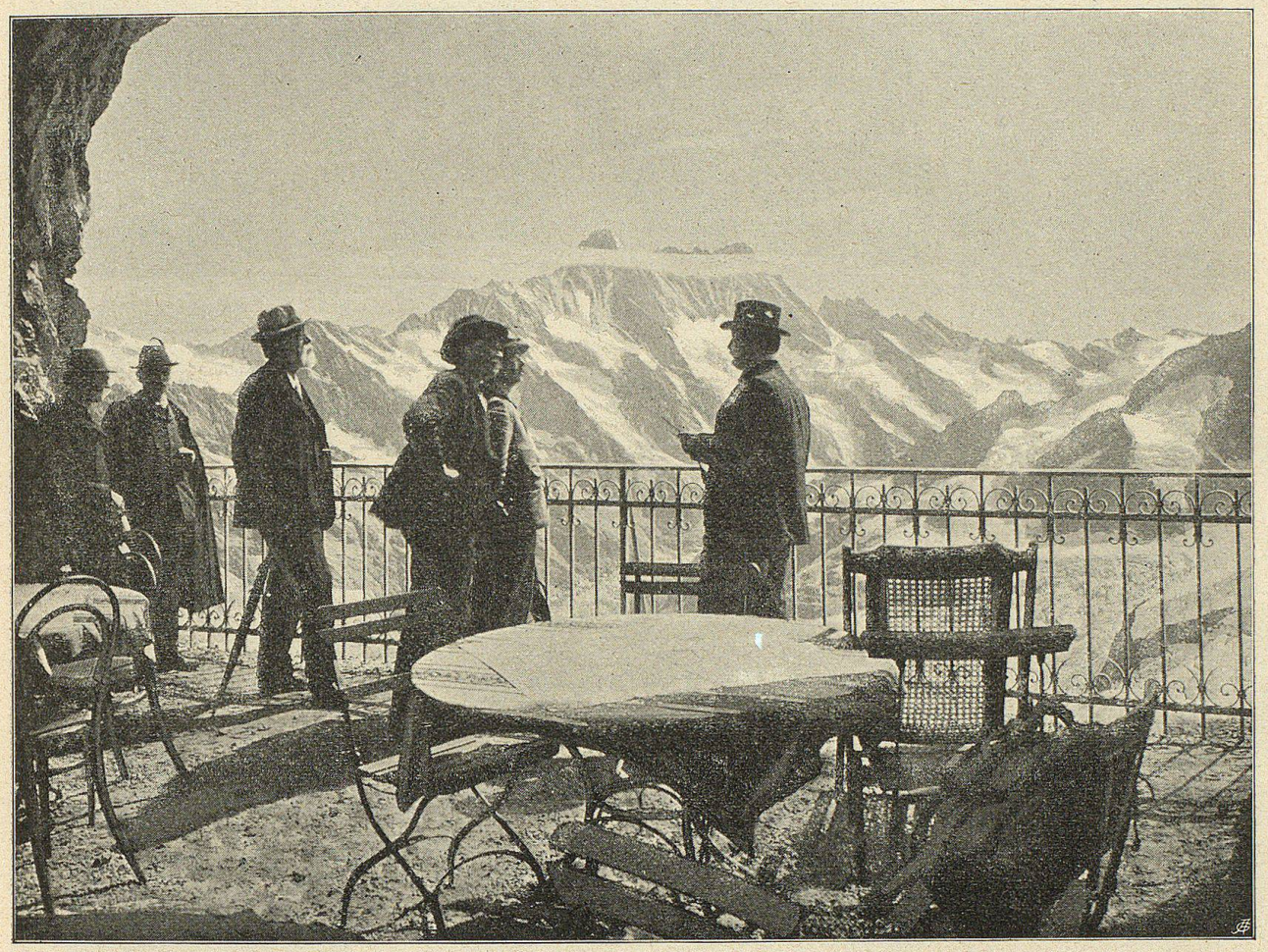
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on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

Download PDF: 14.07.2025

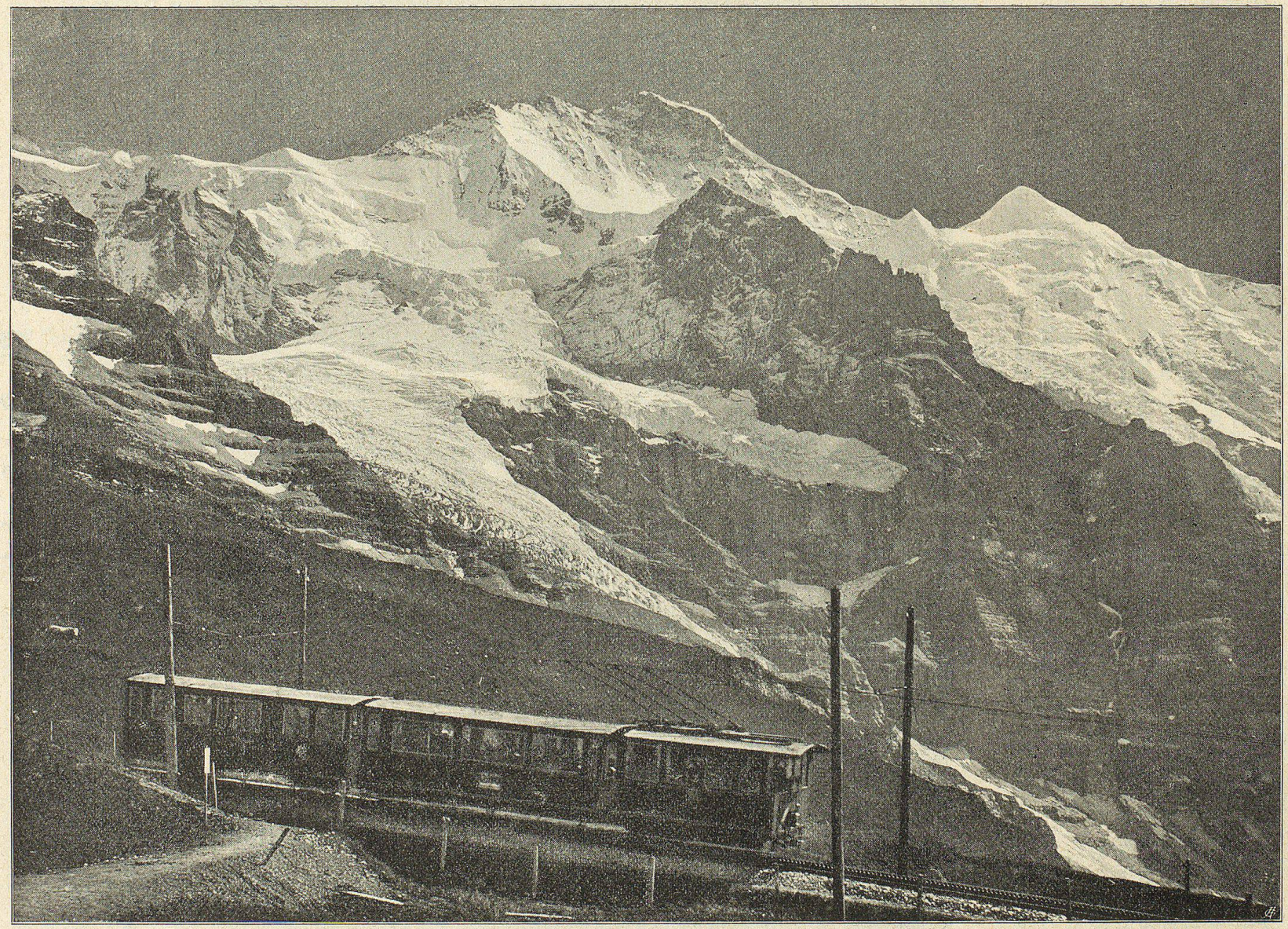
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Jungfraubahn.

Als vor zwanzig Jahren im Feuilleton der Neuen Zürcher Zeitung der lustige Aprilscherz erschien, der eine Fahrt auf die Jungfrau schilderte, ahnten wohl weder der Verfasser noch die Leser, daß dieser Gedanke einst zur Tatsache werden könnte. Und doch hatte schon damals ein weitblickender Mann, Guyer-Zeller, die große Zukunft unserer Bergbahnen erkannt und er trug sich mit großen Projekten, die er schon nach wenigen Jahren zu realisieren begann. Auch anderen kühnen Ingenieuren hatte er in jener Zeit des Bergbahnfiebers die Jungfrau angetan, und es entstanden mehrere, zum Teil etwas abenteuerliche Jungfraubahnprojekte, über welche endlich Guyer-Zeller den Sieg davontrug. Statt wie die übrigen Bewerber den Beginn der Bahn in das Lauterbrunnental zu verlegen, machte er sich die soeben vollendete Wengernalpbahn zu nütze und verlegte den Beginn des Tracés auf die Höhe der Kleinen Scheidegg, 2064 m., auf diese Weise eine bedeutende Höhe über dem Lauterbrunnental gewinnend. Dieses Projekt gelangte von 1894 an auch zur Ausführung und von der ganzen Linie bis auf die Jungfrau ist heute fast genau die Hälfte ausgebaut, und dieser Teil gewährt bereits einen Maßstab für die Beurteilung des großartigen Werkes. Auf der Kleinen Scheidegg stehend, diesem berühmten Aussichtspunkte, der nur im Gornergrat einen ebenbürtigen Rivalen hat, sieht man sich in unmittelbarer Nähe dem berühmten Dreigestirn, Eiger, Mönch und Jungfrau, gegenüber. Zur Linken die schwarze, steilabfallende Felsmasse des Eiger, in der Mitte die von Ewigschneefeldern umschlossene

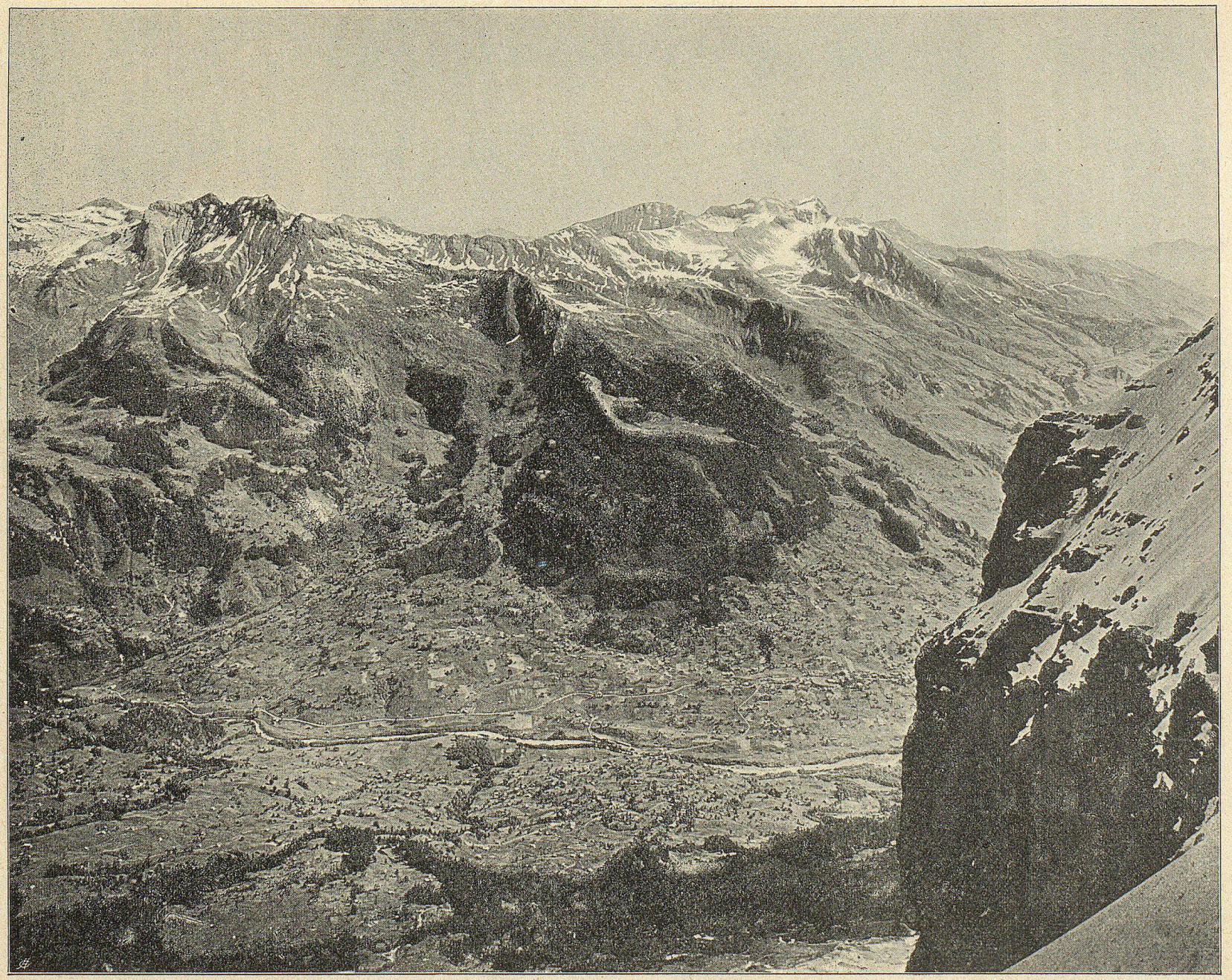


Station Eismeer mit Schreckhorn.



Phot.-Verlag Gebr. Wehrli A. G., Kilchberg.

Jungfraubahn und die Jungfrau.

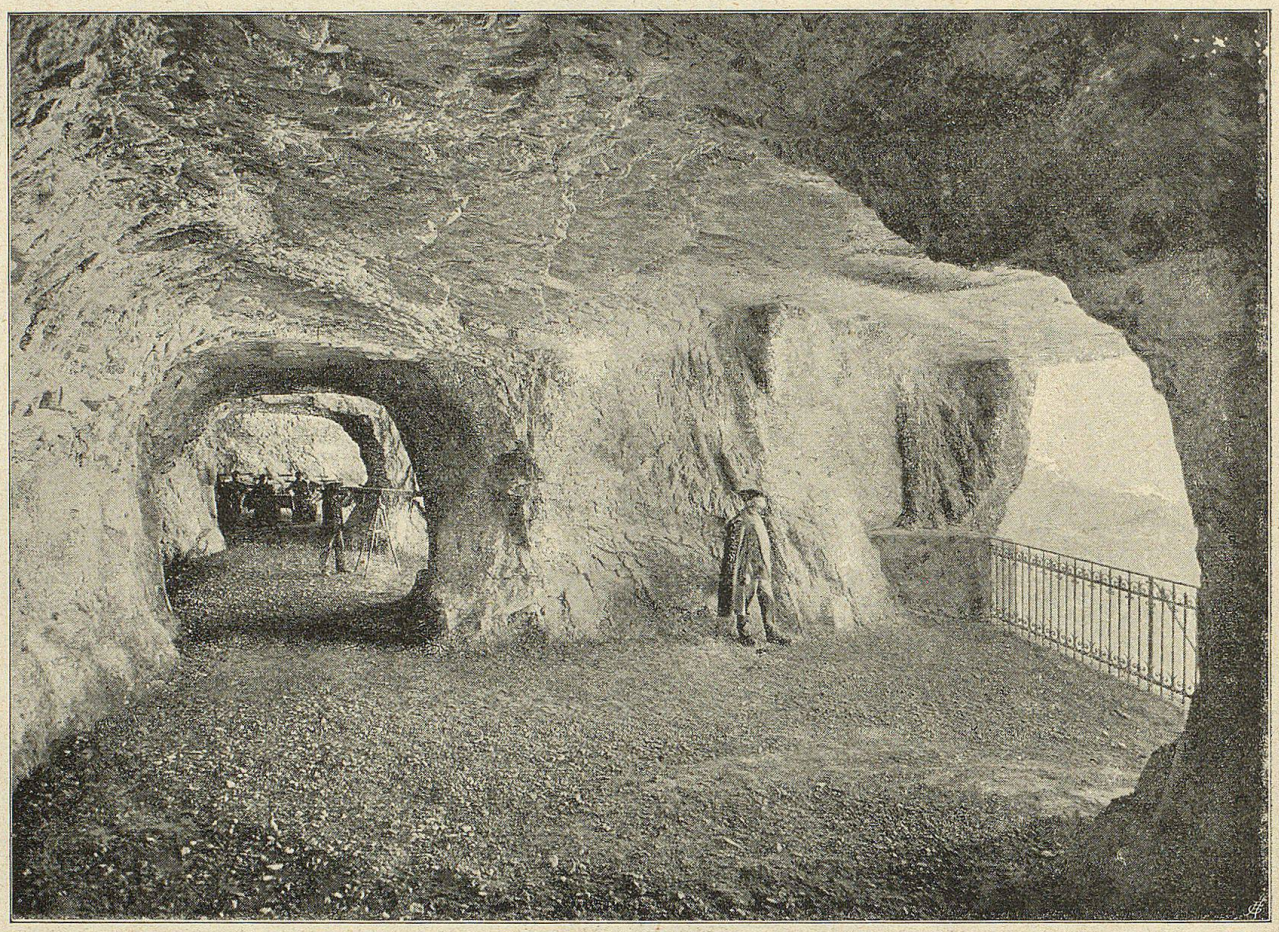


Phot.-Verlag Gebr. Wehrli, A. G., Kilchberg.

Blick von Station Eigerwand gegen Grindelwald.

Pyramide des Mönch und rechts die majestätisch breit hingelagerte Jungfrau mit ihren wuchtigen Gletscherabstürzen und den beiden edelgeformten Schneekegeln des Schnee- und Silberhorns. Durch das Innere dieser drei Bergriesen zieht sich die Jungfraubahn hinan zum höchsten der drei Gipfel.

Sie läuft erst über schöne Alpweiden hinüber zum Eigergletscher, in dessen unmittelbarer Nähe erst zwei Kilometer vom Ausgangspunkte der Bahn entfernt. Hier beginnt der große, zehn Kilometer lange Tunnel, der sich in großem Bogen durch das Bergesinnere hinanwindet und erst auf der Jungfraujpitze enden soll. Das Tunneltracé nähert sich jedoch an mehreren Stellen der Außenwand des Felsens derart, daß durch den Ausbruch von Seitengallerien leicht Zwischenstationen errichtet werden



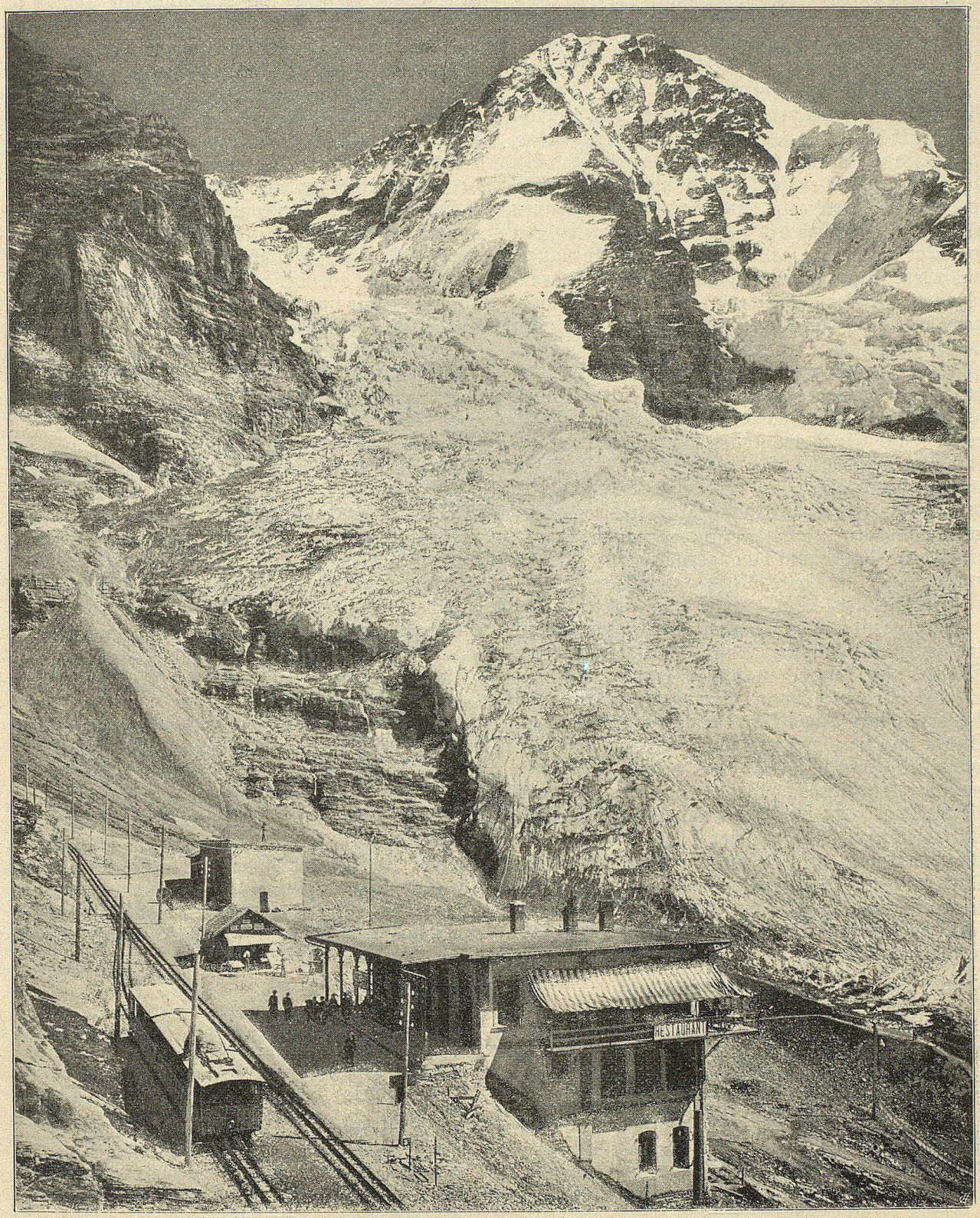
Station Eigerwand.

können. Während des Baues dienen diese Seitenstollen zum Materialauswurf, damit dieses nicht durch den ganzen Tunnel nach rückwärts ausgeführt zu werden braucht.

Die erste derartige Tunnelstation ist die Station Rotstock, 880 m. vom Tunneleingang und bereits in 2530 m. Höhe gelegen. Von ihr führt ein sicherer Weg auf den zerklüfteten Rotstockfelsen, von dem aus man eine prächtige Rundsicht genießt.

Im Bergesinnern weiter aufwärts steigend, gelangt man nach einigen weiteren hundert Metern zur großen Felsenstation Eigerwand, die durch ihren

sich die erste Station befindet. Hier ist man schon inmitten der grandiosen Hochgebirgswelt und man verspürt den kalten Hauch der Gletscher. Wie riesige Cyklopenmauern türmen sich die Felswände auf, über welche stellenweise die gewaltigen Gletscher herabhängen. Gegen das Lauterbrunnental zu öffnet sich eine schwarz gähnende Schlucht, in welche die tosenden Gletscherwasser hinabstürzen oder die von den Felswänden herniederdonnernden Lawinen zerschellen. In der Ferne schließen die Höhen von Mürren das grandiose Bild ab. Wir befinden uns hier in einer Höhe von 2323 m. und



Phot.-Verlag Gebr. Wehrli A. G., Kilchberg.

Eigergletscher und Mönch.

Bau schon unser berechtigtes Staunen erregt. Vom Seitenstollen, der vom Tunnel ans Tageslicht führt, gelangt man links und rechts in große Felskammern, die sich balkonähnlich ins Freie öffnen. Und nun die Fernsicht! Wie geblendet steht man im ersten Augenblick vor all den Herrlichkeiten und bewundernd eilt das Auge von einem Punkt zum andern. Mit gelindem Schaudern gewahrt man zunächst den viele hundert Meter tief senkrecht abstürzenden Abgrund und gerne ruht das Auge auf den grünen Tälern und Weiden des Grindelwaldgebietes, auf welchem die vielen Häuser und Hütten so winzig aussehen, als ob man eine Nürnberger Spielwarenschachtel darüber ausgeleert hätte. Mit Staunen gewahren wir, daß die nächstgelegenen Berge bei weitem nicht mehr an unseren erhabenen Standpunkt heranreichen und sich über diese hinweg ein prächtiges Panorama öffnet, das an klaren Tagen bis zum Jura, den Vogesen und dem Schwarzwald reicht. Nur Eines empfinden wir mit Unbehagen, eine unangenehme Kühle, die wie aus den Felsen zu schleichen scheint. Das Gestein ist hier auffallend kalt, denn diese unwirtliche Nordwand des Eiger wird das ganze Jahr von keinem Sonnenstrahl erwärmt. Man benutzt daher gerne die Gelegenheit, an dem in einer Felsennische aufgestellten Büffet dem Körper neue Wärmestoffe zuzuführen.

Wieder ruft uns das Signal zur Weiterfahrt auf der letzten und längsten Strecke, nach der Station Eismeer, bei deren Nennung allein wir schon ein leises Frösteln verspüren. In großem Bogen wendet sich der bisher ostwärts ansteigende Tunnel nach Süden und tritt nach nahezu 2000 m. an der Südwand des Eiger zu Tage. Wir befinden uns hier bereits in einer Höhe von 3101 m., also höher als die meisten, recht stattlichen Erhebungen unseres Mittelgebirges. Aber welcher Kontrast des Bildes mit jenem noch auf der vorhergehenden Station. Dort wurde der Blick auf die Region des Hochgebirges durch die hübschen Täler und Alpweiden gemildert, hier aber herrscht die starre Herrschaft des ewigen Schnees, nichts als Eis und Schnee so weit das Auge reicht und einzig die hie und da zu Tage tretenden nackten Felszacken sind der einzige ruhende Pol in der Erscheinungen Flucht. Aber welche Großartigkeit herrscht in dieser Hochgebirgswelt, wir befinden uns mitten unter den stattlichsten Riesen unserer Alpen, die das weite Gletscherfeld vor uns in weitem Bogen umgeben. Beginnen wir rechts von unserem Standpunkte, so sehen wir an der Eigerwand den wild zerrissenen Grindelwaldfiescherfirn herniederstürzen und sich in das große Eismeer verlieren, weiter vorwärts schließt das obere Mönchjoch, gleichfalls tief vereist, den Blick gegen Westen ab, über dieses hinweg führt der Weg zur Jungfrau und auf dem uns zugewandten Abhange befindet sich die Berglikubhütte. Anschließend folgen das Walcherhorn, die Grindelwaldfiescherhörner und über diese hinweg sieht man noch die Spitze des Finsteraarhorns aufragen. Zur Linken wird dieser kolossale Eiskessel von der gewaltigen Schreckhorngruppe eingeschlossen. Ganz aus der Tiefe sieht man noch den Grindelwaldgletscher heraufschimmern. Das etwa 20 m. tiefer als die Station liegende Eismeer wird durch eine Treppe zugänglich gemacht, wie überhaupt diese Station für die Bequemlichkeit der Besucher in hervorragendem Maße hergerichtet wird. Die Zahl der aus dem Felsen gehauenen Gallerien wird noch größer als an der Eigerwand und dann werden sogar ständige Restaurations- und Wohnräume eingerichtet werden, so daß man ein in Felsen gebautes Hotel erhalten wird.

Mit dem Erreichen der Station Eismeer ist fast genau die Hälfte der Jungfraubahn vollendet, und es wird, auch wenn der Weiterbau ohne Unterbrechung geschieht, mehrere Jahre dauern, bis die nächste Station am Jungfraujoch, die noch großartiger werden soll, erreicht wird. Nichtsdestoweniger ist schon die bisher vollendete Strecke ein sehenswertes Meisterwerk der Ingenieurkunst und eines Besuches wert, erschließt sie doch den Meisten ein Gebiet, in welches ihr Fuß sonst niemals gelangt wäre.

Nicht fertig ist die Welt, sie ist im ew'gen Werden,
Und ihre Freiheit kann die deine nicht gefährden.
Mit totem Räderwerk greift sie in dich nicht ein,
Du bist ein Lebenstrieb in ihr, groß oder klein.
Sie strebt nach ihrem Ziel mit aller Geister Ringen,
Und nur wenn auch der Geist ihr hilft, wird sie's erringen.
Sie setzt dir Schwierigkeit entgegen zwar und Schranken,
Doch räumt dein Geist sie weg, so wird sie dir es danken.

Rückert

Der Sonne Aufgang währet kaum Minuten,
Und lehrt schon still: wie schnell der Tag wird gehen!
Doch was geschehen ist — ist aufgegangen,
Die Welt eilt weiter, und die Tat bleibt stehen.

Schefer.

Jedem Verdienst ist eine Bahn zur Unsterblichkeit aufgetan, zu der wahren Unsterblichkeit mein' ich, wo die Tat lebt und weiter eilt, wenn auch der Name ihres Urhebers hinter ihr zurückbleiben sollte. Schiller.