

Die Furkabahn

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **6 (1916)**

Heft 28

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-638713>

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.

„Fährst du wieder nach Grafened?“ fragte Eberlin.

„Ja, ich habe die Eltern noch nicht gesehen.“

„Ahnen sie —?“

„Ich glaube nicht. Wie kam es überhaupt, da du —?“

Eberlin sezte mehrmals zur Antwort an; dann sagte er langsam und leise: „Seit ich das Unglück vernahm, habe ich sie und mich erst ganz verstanden. Aber jenes habe ich kaum im Innersten geahnt, bis du gekommen bist.“

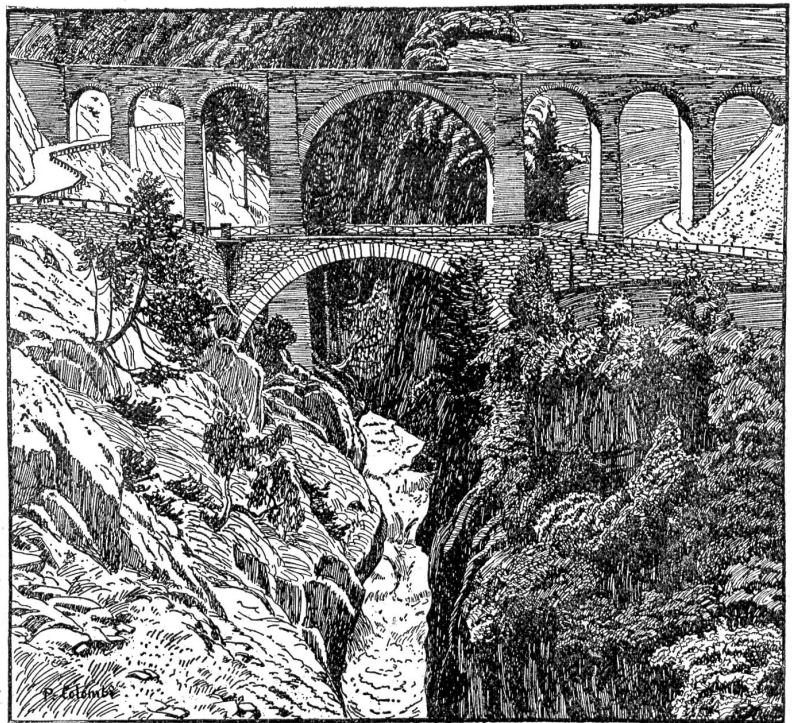
Sie gaben sich die Hand und beide zögerten, als müßte sich noch ein tröstliches Wort finden lassen. Dann sagte Christian:

„Verzeih auch mein anfängliches Auftreten. Jetzt steht mir das, was euch verbunden hat, so rein vor Augen und durch dies Ende unberührt!“

Eberlin, dem bei Christians Worten von neuem der Schmerz aufstieg, drückte ihm stumm und heftig die Hand.

Bald hörte man Christians tastende Schritte sich über die dunkle Treppe entfernen. Eberlin lehnte noch eine Weile im finstern Stiegenhaus, ohne zu wissen, wo er sich befand.

Mit dem Frühzug kehrte Christian nach Grafened zurück. Als der Zug dem Städtchen entlang fuhr, war das rührige und frohe Werktagsleben eines schönen Sommermorgens schon im Gange. In den Mühlwerken hämmerte und klopfte es, eine Pferdebahn klingelte durch



Viadukt und Strassenbrücke über die Rohneschlucht am Deischberg bei Grengiols.

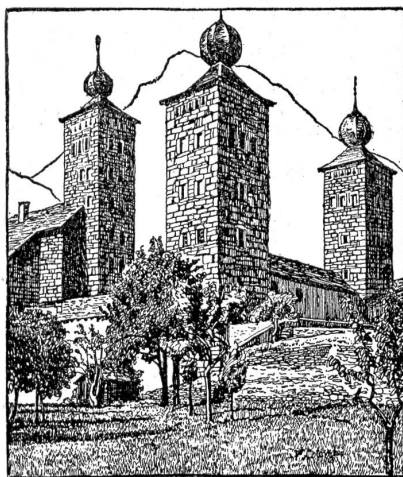
die Straßen, vom Marktplatz leuchteten die roten Schirme der Verkaufsstände und aus den Schulhöfen tönte das Rufen und Lachen der spielenden Jugend.

— Ende. —

□ □ Die Furkabahn. □ □

Don Brig bis zur Furka.

Wer zum erstenmal in seinem Leben von einem der vielen Berner Alpen-Pässe hinuntersteigt ins Wallis, empfängt einen Eindruck, den er zeitlebens nie mehr vergißt, vorausgesetzt natürlich, daß dies unter günstigen Um-



Schloss Stockalper in Brig.

ständen, d. h. bei schönem Sommerwetter geschieht. Das Ueberraschende, ja Ueberwältigende dieses Eindruckes liegt

in den großartigen Dimensionen, in denen sich ihm das Rhonetal als das typischste der Alpentäler darbietet. Was wir als friedliche Alpenwanderer, etwa über die Gemmi aus dem Randertal herkommend, mit genießerischer Behaglichkeit auf unsere Sinne haben einwirken lassen: das saftige Grün der Talwiesen, das Rauschen des stillernsten Tannenwaldes und das Tosen der Bergwasser, die starre Kühnheit der Felswände, die düstere Einsamkeit der Geröllhalden und die gleißende, unnahbare Pracht der Gletscher und Firne, die aus fernen Höhen und Talhintergründen uns grüßten, das erleben wir im Wallis drunten in potenzierten Stärkegraden.

Das Rhonetal ist das größte der Alpentäler; seine Talsohle dehnt sich streckenweise zur weiten grünen Ebene; seine Hänge aber sind schroff und himmelansteigend mit großen Tannenwäldern oder Geröllhalden bedeckt. Aus den Schluchten der Seitentäler wälzen wilde Bergwasser riesenhafte Schuttkegel ins Tal hinaus; aus dem Hintergrunde dieser Täler aber leuchten Gletscher und Schneegipfel herunter, die durch ihre Masse und ihre Schönheit zu imponieren verstehen wie keine ihresgleichen. So ist das Rhonetal und seine Seitentäler mit Recht berühmt und das Dorado der Alpengänger geworden. — Nur war das Tal bis vor kurzem ein eigentliches Sacktal: wo man hineinkam, mußte man fast gezwungen wieder hinaus. In Brig nämlich schloß der wirkliche und gangbare Teil des Wallis für die meiste Luftreisenden ab. Denn hier begann das lange, lange eisenbahnlose Goms, das obere Rhonetal mit der mühevoll zu wandernden oder im dumpfen und rütteln-



Aernen mit Sieschergletscher (rechts) und Kirche Sienesch (links).

den Postwagen zu befahrenden Talstraße. Wollte man, auf längerer Ferienreise begriffen, das eindruckreiche untere Rhonetal verlassend, die Grimsel oder die Furka oder den Gotthard oder die Oberalp erreichen, um in eine andere Gegend und zu neuen frohen Erlebnissen zu gelangen, so mußte man zuerst ein gutes Teil seiner Willenskraft aufbrauchen, um sich zu der Tortur dieser Talstraße zu entschließen. Umgekehrt kam man nicht leicht zum Entschluß, von einem der bezeichneten Pässe herkommend, das Wallis zu durchreifen, weil man den wenig angenehmen ersten Teil der Reise fürchtete. Das ist seit 1914, seit der Eröffnung der Furkabahn anders geworden. Nun steht dem Projekt einer Reise längs durch die Schweizeralpen vom Genfersee bis ins Rheintal und hinein ins Graubündnerland nicht mehr die Furcht vor einer zeitraubenden, vielleicht verregneten Tal- und Bahnwanderung entgegen. Auf welchem Punkt der Reiseroute uns auch das Unheil in Form von schweren Regenwetterwolken ereilte, uns bliebe der Trost und die Möglichkeit, der Langweile und dem Mißmut in bequemem Eisenbahnwagen zu entfliehen. — — —

Die Furkabahn hat eine kurze, aber nicht uninteressante Geschichte. Die Furkabahn-Gesellschaft wurde im Mai 1910 gegründet. Die Trägerin der Konzession war die Ingenieurfirma Müller & Zeerleder; das Baukapital von 38 Millionen wurde vom Bankhause Lefte & Cie. in Paris aufgebracht. Die Ausführung der Konzessionen Brig-Gletsch und Gletsch-Diëntis wurde der weltbekannten Firma „Société de Construction des Batignolles“ übergeben. Die Gesellschaft besitzt dazu noch die Konzession der Linie Gletsch-Meiringen (Grimselbahn), deren Verwirklichung auch nur mehr eine Frage der Zeit oder besser: günstigerer Zeit ist.

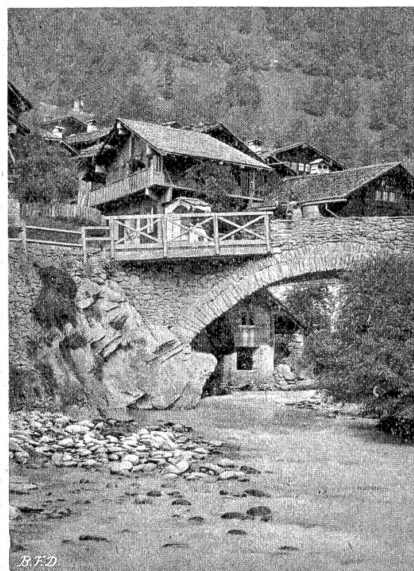
Die Teilstrecke Brig-Gletsch ist seit 1914 den Sommer über in Betrieb. Der Bau erfolgte in den Jahren 1911 bis 1913. Gleichzeitig wurde die entgegengesetzte Baustraße Diëntis-Andermatt erstellt; das Mittelstück Andermatt-Furka geht seiner Vollendung entgegen. Die Bahn ist auf Schmalspur für Dampfbetrieb gebaut. Ungefähr 32 Kilometer der Linie haben Steigungen von 70—100% und erfordern Zahnradbetrieb. Die Hochgebirgsnatur des Tracees machte zahlreiche Kunstbauten notwendig. Ueber 20 Brücken und Viadukte haben je über 50 Meter Länge; die ganze Strecke zählt 53 Brücken. Von der Betriebslänge der fertigen Linie

entfallen auf das Territorium des Kantons Wallis 51 Kilometer, des Kantons Uri 27,1 und des Kantons Graubünden 19 Kilometer.

Nach diesen wenigen allgemeinen Bemerkungen sei hier die Strecke Brig-Furka näher beschrieben. Brig, der Ausgangspunkt der Furkabahn, ist seit der Eröffnung der Simplonbahn (1906) und seitdem die Zufahrtslinie vom Lötschberg hier einmündet, ein aufblühender Eisenbahnmittelpunkt geworden. Aber schon vor der Eisenbahn war Brig ein bedeutungsvoller Mittelpunkt des kommerziellen und geistigen Lebens des Oberwallis. Das Städtchen verdankt sein Aufblühen zweien Männern: Napoleon I. und Gaspard Stockalper. Der erstere machte es zum Ausgangspunkt der berühmten Simplonstrasse, der zweite, der rührige Abkömmling eines altadeligen Ge-

schlechts, der die Simplonroute mit Postkurven, mit Schutzhütten und Sicherheitsbauten aller Art versah, baute ihm das weithin sichtbare Wahrzeichen, den viertürmigen imposanten Palast. Brig gegenüber, auf dem andern Ufer der Rhone, liegt Naters, der ehemalige Hauptort des Zehners Brig mit den Ruinen alter Feudalburgen, die der Arnava und der Supersaxo, deren Herren noch das Recht der prima noctis ausübten. Von Naters aus steigt man über die Belalp zur Aletschgletscherzunge empor.

Die nächste Station der Bahn ist Mörel. Ueber dem Dorf thronen die Ruinen der sagenhaften Burgen Dorenberg und Mangepan, höher auf dem Bergplateau liegt der geschätzte Luftkurort Riederalp, von dem aus man auch bequem den Aletschgletscher erreicht.



Sienesch, Dorfbrücke über den Siescherbach.

Weiter talaufwärts bei Grenchols wird das Rhonetal durch den Deifschberg gesperrt; in schluchtigem Tal schäumt



Dorf Münster.

die wilde Rhone, die Straße überwindet die Talstufe in zahlreichen Kehren, die Bahn verschwindet in einem Rehrunnel und schraubt sich auf Höhe von Lax hinauf. Wir sind nun über 1000 Meter Meereshöhe (Brig 684). Bei Lax beginnt der Aufstieg ins Binntal. Hoch oben am linken Talhang liegt Aernen mit den charakteristischen braunen Walliser Holzbauten und den alten steilbeinigen Korngaden. Wir befinden uns im berühmten Gomserlandchen, das bis heute in Weltabgeschlossenheit und Armut glücklich seine Eigenart bewahrt hat. Die Gomsler haben die Bahn nicht gerne kommen sehen; sie fürchteten von ihr mit Recht eine Entwertung der Furkastraße, die ihnen mannigfachen Verdienst gebracht. Gewiß wird die Bahn bald einmal auf diese oder andere Weise Verdienst ins Tal bringen und

punkt zu prächtigen Exkursionen ins Alpengebiet. Von hier aus erreicht man in wenigen Stunden das Hotel Jungfrau am Fuße des Eggishorn (2934 m) und die Höhe dieses Gipfels selbst, von wo aus man den wundervollsten Einblick in die Eis- und Gipfelwelt der Hochalpen genießt. Zu seinen Füßen fließt der riesige Aletschgletscher auf der einen, der Fieschergletscher auf der andern Seite; rings breitet sich ein Kranz von Alpengipfeln in schier unübersehbarer Menge aus. Neuester lohnend ist von hier aus auch der Besuch des eisbedeckten und eisbegrenzten Märjelsees.

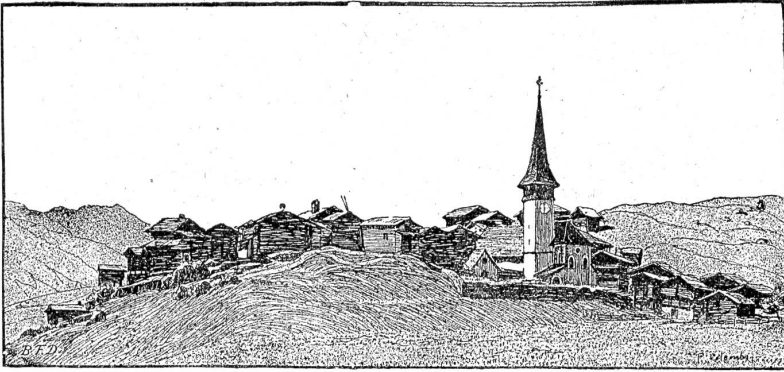
Weiter talaufwärts passieren wir in rascher Folge: Fürgangen, Mühlbach, Matthäus Schinners Heimatort, Niederwald, Blüdingen, Selkingen, Biel, Ritzingen, Glurigen, Rekingen, alles charakteristische kleine Gomslerdörfchen mit warmen heimeligen Holzhäuschen. Dann folgen Münster, der Hauptort von Obergoms, und Ulrichen, bekannt aus der Geschichte durch die Niederlage, die die Berner 1419 durch die tapfere Schar der Oberwalliser erlitten, als sie den vertriebenen Freiherrn von Karon wieder in seine Rechte einsetzen wollten.

Die obersten Dörfchen des Tales sind Obergestelen und Oberwald. Lawinenunglücke haben diese Orte mehrfach berühmt gemacht. Hier öffnet sich das Eginental mit dem Rufenenpaß, weiter oben das wilde Gerental. Endlich erreichen wir Gletsch (1716 m), die Endstation, am Fuße des Rhonegletschers liegend. Die Bahn hat uns fast unvermerkt an die Grenzen der Eisregion emporgetragen. Das Tracee geht durch den schönen Bärenfallwald; rechts unten schäumt die junge Rohne, die sich kurz vor dem Rehrunnel bei Gletsch einen schönen, schimmernden Wasserfall leistet. Gletsch bietet mit seiner großartigen Gebirgswelt schon an und für sich ein erstrebenswertes Reiseziel, läßt doch aus unmittelbarer Nähe der Rhonegletscher mit seinen blauen Eismassen ins Tal hinunter. Wieviele Hunderttausende von Menschen sind nicht schon staunend vor diesem unvergleichlich schönen Gletscher gestanden und haben sich



Walliser Alpen vom Monte Leone bis Weisshorn (rechts), unten Rhonetal. Aussicht vom Mutthorn links der Furkaböde.

werden sich die Leute mit ihre aussöhnen. Nach Lax folgt Fiesch: Das schön gelegene Dörfchen ist der Ausgangs-



Biel im Goms.

den kalten Hauch des wilden Eisaos anwehen lassen! Uebrigens führt ein bequemer Paß von der Grimselhöhe quer über den Gletscher hinüber zur Furka, das berühmte Nägelisgrätli. Wir lassen uns von unserm historischen Führer berichten, daß im Jahre 1799 der österreichische Oberst Strauch den Grimselpaß besetzte in der Absicht, die Franzosen zu verhindern, in das Oberwallis hinunterzuzusteigen. Der französische General Gudin, der in Guttannen stand, ließ sich vom Wirt Farner in Guttannen auf Umwegen durchs Gebirge auf das Nägelisgrätli führen, in den Rücken der Oesterreicher, die sich zurückziehen mußten.

Der Rhonegletscher ist wie kaum ein zweiter Gletscher der Gegenstand intensiver Erforschung durch die Gletscherforscher gewesen. An ihm studierten sie das merkwürdige Phänomen des periodischen Fortschreitens und Abnehmens der Gletscher. Im Jahre 1898 schien eine Periode des Fortschreitens einzusetzen, aber schon in den folgenden Jahren ging er wieder zurück; er befindet sich noch immer in einer Periode des Abnehmens. Am tiefsten stand der Gletscher 1818; das Ende seiner Zunge lag in 1767 Metern Meereshöhe; 1904 dagegen war sie bis auf 1801 Meter Meereshöhe zurückgegangen. Von Gletsch aus steigt die Grimsel-

straße in zahlreichen Serpentinaen zur Bahnhöhe (2164 m) mit dem Totensee hinauf und jenseits hinunter zum Grimselhorn mit den beiden Grimselseelein. Hier beginnt auch die kunstvolle Furkastraße ihren Anstieg zur Furkahöhe (2431), um jenseits in das Urserental hinunter zu gelangen. Die Furkastraße wurde 1866 für den Wagenverkehr geöffnet. Die Hotelbauten, die Gletsch das Gepräge eines Fremdenortes geben, datieren zumeist auf dieses Jahr zurück. Die Furkabahn bringt nun ein neues fremdes Element in diese Gletschergegend hinauf. Das Bahntracée steigt an der Flanke des Passes bis 2130 m hoch empor und durchsticht dann den Berg in einem 1850 Meter langen Tunnel. Dieser Tunnel hat den Ingenieuren viel Mühe gemacht. Das Gestein

erwies sich als brüchig und verfault (Moräne). Mehrere Versuche mußten aufgegeben werden. Lawinen bedrohten das Werk und die Arbeiter. Eine tötete im April 1913 drei Mineure und verletzte mehrere andere schwer.

Die Furkabahn hat unter der Ungunst der Zeit viel zu leiden gehabt. Der Friede und damit die normalen Zeiten werden hoffentlich nicht mehr lange auf sich warten lassen. Dann wird gewiß auch dem Unternehmen der verdiente Erfolg blühen. Wer von unsern Lesern aber sich entschließen sollte, dem durch die Furkabahn erschlossenen interessanten Gomsländchen seine Ferientage zu widmen, dem möchten wir die vorgängige Lektüre des prächtigen Buches von Dr. F. G. Stebler, Das Goms und die Goms, Monographie aus den Schweizeralpen, herausgegeben vom Schweizer Alpenklub, und Dr. J. Jegerlehners Walliser Bücher (Verlag: Buchhandlung A. Franke, Bern) dringend empfehlen. Einen angenehmen Reisebegleiter findet er auch in Drell Fühlis, Wanderbilder Nr. 363 bis 364, worin Elise Spiller die Walliser-Etappe der Furkabahn beschreibt. (Verlag: Art. Institut Drell Fühlis. 102 S. Fr. 1.—.)

Die „Suifete“.

(Aus „Dr. F. G. Stebler, Das Goms und die Goms“.)

Jung und Alt freut sich, wenn die Zeit heranrückt, wo das Vieh seinem Futter auf der Weide selbst nachgehen kann, und die Münstiger und Redinger benutzen den Anlaß zu einem Feste — der „Suifete“. Es ist dies aber nicht, wie man nach dem Namen vermuten könnte, ein gewöhnliches Gelage, sondern ein fröhliches Naturfest, bei dem auch der feurigste Apostel der Abstinenz mitmachen dürfte. In corpore begibt sich nach der Vesper am Sonntag die Familie mit einer Anzahl geladener Gäste, worunter namentlich die Anbeter der Töchter nicht fehlen dürfen, auf die Ausfahrt, wo sich bei Milch und Käse gar bald ein fröhliches Leben entwickelt. Vorerst werden die Geladenen mit Nidlen (Rahm) bewirtet. Auf dem Trubhorn (Alphorn) ertönen herrliche Weisen ins Land hinaus und wiederhallen von dem gegenüberliegenden Galen. Dazu wird gesungen und gejodelt. Ergreifen von diesem Schauspiel der Natur springen sogar die „Loben“ mutwillig herum und freuen sich mit. Inzwischen rückt die Melkzeit heran. Die schwellenden Euter der Kühe werden ihrer Gabe entledigt und die Töchter des Hauses kredenzt eine überschäumende Tasse der würzigsten Milch. Eimer um Eimer wird so gemolken, die Milch drinnen in den Käsefessel geschüttet und mit Lab versetzt, wodurch sie „gefangen“ wird, d. h. gerinnt und eine zusammenhängende Masse bildet. Diese mit dem Löffel zu essende Dickete bildet mit

Zucker und Zimmt das dritte ledere Gericht. Unterdessen schreitet der Käseiprozess im Kessel vorwärts, die Dickete wird erwärmt und mit dem Käserührer bis zu haselnußgroßen Stücken verarbeitet. In diesem Stadium heißt die Käsemasse Bullere und kommt nun als vierter Gang an die Reihe. Zur Beförderung und Verdauung wird getanzt und die Knaben wagen zur Abwechslung wohl auch einen Hosenlupf oder versuchen es mit Lageltröhlen, Hutzitkilen (auf den Kopf stehen) oder Gigenstikilen (Wurzelbaum) und ähnlichen Spielen. Immer höher gehen die Wogen des Festes. Der Senn hat unterdessen Käse aus dem Kessel genommen und ihn in der Käseform unter die Presse gelegt, während im Kessel nunmehr die süßliche, weißliche Syrte zurückgeblieben, die vorzüglich geeignet ist, den allmählich sich bemerkbar machenden Durst zu stillen. Von neuem legt der Senn Holz unter den Kessel, bis die Käsemilch fast zum Sieden kommt. Nach und nach erscheint an der Oberfläche derselben ein weißer, rahmartiger Schaum, es ist der Vorbruch, der, oben abgeschöpft, ein herrliches Gericht, die „Obenabluifi“, liefert. Das Aelplemahl ist aber damit noch nicht fertig und die Jungmannschaft entwickelt bei dem Getummel in Gottes freier Natur zusehends einen größeren Appetit. Der Vorbruch wird vollends von der Syrte abgeschöpft, um daraus hernach Butter zu bereiten. Der Rückstand, die „Zigesuifi“, ist nun weniger fett und ist als sechstes Produkt der Sennerei sehr gut, um den erhitzten Körper sanft zu kühlen. Aus der Sauerstande neben dem Herde wird ein Eimer saure Molken in die des Vorbruches entledigte Syrte geschüttet, das Feuer zu