

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 22 (1932)
Heft: 47

Artikel: Mit der Schwebebahn auf die Grimsel
Autor: Keller, Eduard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-648456>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.11.2024

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

Mit der Schwebbahn auf die Grimsel.

Wir geben nachstehend in Ergänzung unseres Grimselwert-Aufsatzes in Nr. 41 eine lebendig geschilderte Fahrt mit der Schwebbahn wieder, ein nicht alltägliches Erlebnis, das schon wert ist, festgehalten zu werden. Wir verweisen dabei auf die entsprechenden Bilder auf der 4. Seite der heutigen „Bilderschau“.

Eine Fahrt hoch durch die Lüfte in kleinem Behälter an schwankeenden Drähten über Abgründe und Felsengebirge bedeutet ein dermaßen intensives Erlebnis, daß ich davon einiges berichten möchte. Die Kraftwerke Oberhasli haben bekanntlich zur Bewältigung des enormen Materialtransportes von Innertkirchen nach der Grimsel eine Luftseilbahn von 17 Kilometer Länge angelegt. In regelmäßigen Intervallen verlassen die Seilbahnwagen, die je 500 Kilogramm Nutzlast aufnehmen, die Abgangsstation und fahren mit einer Geschwindigkeit von 2,25 Meter pro Sekunde zur Grimsel, kehren leer zurück und so wiederholte sich die Tour Jahr um Jahr den ganzen Sommer durch, zum Teil auch im Winter. Menschen werden nur in äußersten Notfällen mitgenommen, so z. B. wenn im Winter wegen zu hohem Schnee oder Lawinengefahr das Tal nicht begangen werden kann (auch mit Ski nicht) und trotzdem auf der Grimsel notwendige Arbeiten auszuführen sind. Zweimal in der Woche wurden auch dem Grimselwärtler auf dem Rollen per Luftseilbahn die Lebensmittel auf diesem Transportwege zugeführt.

Dank einer ausnahmsweisen Bewilligung der Werkleitung wurde mir Gelegenheit geboten, diesen nicht ganz normalen Luftweg zu „beschreiten“ und zwar im März vorigen Jahres. Gegen das Frühjahr zu liegen die Schneemassen gewöhnlich am höchsten, das Tauen hat noch nicht eingelekt, und während es bei uns im Tale regnet, fällt in der Grimselregion immer noch Schnee So türmen sich Berge von vielen Metern des flodigen Weiß. Mit der Luftseilbahn in dieses Winterparadies zu fahren, mußte demnach etwas Außergewöhnliches bedeuten. Die erste kurze Etappe von Meiringen nach Innertkirchen wurde im Auto zurückgelegt. Dort bekamen wir uns, um bis Guttannen der Straße entlang unsern Weg zu suchen. Spuren von Lawinen, weggerissene Eisengeländer, hohe Schneewälle, zugeschnittene Hütten und dergleichen machten diesen Abschnitt bereits interessant genug. In Guttannen wechselten wir von der blendend hellen Erdoberfläche in diese nachdunkle Tiefe. Die Kraftwerke haben von hier bis zur Zentrale Handeck einen Stollen im Berginnern angelegt, in welchen durch Kabel die Energiemengen von Handeck nach Guttannen geleitet werden, zudem befährt eine kleine Bahn den Stollen, damit auch zu gefährlichen Zeiten die Zentrale in der Handeck immer gefahrlos erreicht werden kann. Sodann fahren im Winter die Kinder der Handeckbewohner (Ingenieure und Arbeiter) mit dieser Bahn nach Guttannen in die Schule. Mit dieser Untergrundbahn, die eine maximale Steigung von 8,8 Prozent aufweist, eine Spurweite von 50 Zentimeter und eine Fahrgeschwindigkeit von 5–12 Kilometer pro Stunde, sind wir also zum Maschinenhaus der Zentrale Handeck gefahren. Aus finsterner Erde, an strahlend weißer Oberfläche, welsch ein krasser Unterschied!

Die Luftfahrt beginnt.

Mitten in einem Tannenwalde liegt die Station. Unsere „Kabine“ besteht aus einer Kiste ohne Deckel, die etwa 2,50 Meter lang sein mag und zirka 60 Zentimeter tief und ebenso breit sein wird. (Irgendwie wird man an einen bequemen Sarg erinnert.) Wir sitzen tief in unsern Wagen, alles ist bereit, eine Glocke ertönt, wir setzen uns in Bewegung. „Kopf herunterdrücken“, ertönt ein freundlicher Befehl und in höchst eigenem Interesse befolgt man den Rat; denn beim Stationsausgang streichen Eisenkonstruktionsteile dicht über unsere Kiste hin. Nachher ist die Bahn frei. Das Wunder beginnt sich zu enthüllen. Nach kurzer Zeit schon liegen die Bauten der Handeck wie Spielzeuge

tief unter uns. Wir überfahren die Gelmerstandseilbahn, und nun geht's sachte bergwärts. Gleich einem Traum, einem wunderbaren Phantasiagebilde schweben wir über der Landschaft. Der Himmel strahlt in voller Bläue, Berge und Tal sind weiß, die Schatten violett. Das Lärmende eines Autos oder eines Flugzeugmotors fällt weg, es ist still und schön, und man kommt aus dem Staunen und Bewundern nicht hinaus. Bald streifen wir ziemlich nahe über das Gelände, bald öffnen sich tiefe Schrüden unter uns, immer wieder ändert sich das Bild, und die Eindrücke sind von ungeheurer Mannigfaltigkeit. Der Schatten unseres Luftschlittens verfolgt uns. Entweder liegt er tief unter uns, oder wir können ihn an seitlichen Felswänden beachten, wie er uns in immerwährendem Distanzwechsel folgt. Wir gelangen zum Hinterstod. Eine Luststation inmitten des Bergparadieses. Von hier aus zweigt eine Seitenlinie nach dem Gelmer ab. Die zwei Mann, die hier in lustiger Höhe ganz allein wohnen, sind völlig von der Umwelt abgeschlossen, wenn die Bahn nicht läuft. Sie haben einen elektrisch geheizten Raum, sie schwäzen, sie rauchen, sie schlafen, sie kontrollieren und so vergehen die Stunden, Tage und Monate. Wir fahren weiter. Tief unter uns bemerken wir Sennhütten, die mit Ausnahme des Giebelspitzes ganz im Schnee verschwunden sind. Die Wälder bleiben zurück, die Landschaft wird immer einsamer, unwirklicher, phantastischer Endlich taucht in einiger Entfernung der Rollen auf. Das im Sommer so betriebsame Grimselgebiet sieht einsam und verlassen aus. Wir überfahren das tiefe Tal, bemerken die 100 Meter hohe Spitalammperre unter uns und sachte gleiten wir in den „Hauptbahnhof“ Grimsel ein. Ganz sonderbar ist der erste Wintereindruck. Hohe weiße Rundungen allenthalben; wo sind die Gebäude, wo die Felsen und die Wege? Schnee, Schnee und wieder Schnee! Das dreistöckige Logierhaus ist ganz im Weiß verschwunden, zugedeckt. Direkt unwirklich sieht alles aus. Das Wärterhaus, zu dem man sonst emporsteigen muß, ist ebenfalls teilweise im Schnee vergraben, einige Stufen führen abwärts zur Haustüre. Der ganze zerklüftete Felsennollen ist rund geworden, mit den Ecken läßt sich das Gelände herrlich „abtaften“. Plötzlich stoppen wir, was steht da vor uns? Eine höchst sonderbare, mit hohen Schneewehen fast überdeckte Ruine! Das alte Grimselospiz in grotesker Form, gleich wie aus einer andern Welt stammend, eröffnen sich hier Perspektiven und Ausblicke von bisher nie gesehenen Dingen.

Am Abend sind wir beim Grimselwärtler zu Gast. Schön warm sind die Räume, der Ambiz gut, dann wird gefaselt, gehandorgelt, der Radio zeigt sich hier oben im weltabgelegenen Hochtal von seiner nützlichen Seite „Hallo, hallo, hier Bern, Berlin, Paris, Rom, London Das Wunder der Technik offenbart sich nirgends so eindringlich wie in solchen Fällen.“

Underntags scheint die Sonne wieder, das Winterparadies scheint vollendet zu sein. Leider müssen wir scheiden, nachdem wir den technischen Anlagen einen Besuch abgestattet haben, mit dem Lift 140 Meter in den Berg hineingefahren sind und die raffinierten Kombinationen der Ingenieurkunst bewundert haben. Von einem Extrem ins andere, aus dem Berginnern in den blauen Aether empor.

Wieder klingelt das Telephon, wir sitzen in unserm „Luftomnibus“, die Räder beginnen sich zu drehen und sachte, ganz sachte schweben wir bald darauf über den Abgründen, sehen die Grimsel langsam verschwinden und fahren talwärts. Wieder verschluckt uns in der Handeck die Untergrundbahn, und abends sind wir drunten im Tal angelangt.

Eduard Keller, Bern.

Druckfehler-Berichtigung. Auf Seite 4 in der heutigen „Bilderschau“ hat sich im Text „Das Grimselwert“ ein Druckfehler eingeschlichen. Es soll dort heißen: Der Träger des Gedankens war bekanntlich Oberkorpskommandant Will (nicht Wille).