

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 16 (1926)
Heft: 34

Artikel: Jungfrau und Jungfraubahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-644141>

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: 30.03.2025

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

gehen. Man kann ja vielleicht später einmal auf diese Idee zurückkommen, aber gegenwärtig ist sie nicht opportun.“

Sowohl, opportun, sagte Bösiger. Er war allerdings Großrat. Aber man muß auch ohne dies nicht etwa meinen, Eglach läge in einer Gegend, wo die Welt mit Brettern vernagelt ist. Oh, Eglach ist keineswegs mit Brettern vernagelt. Auch andere Redner begrüßten die Initiative im Prinzip, aber eben, es sei so, an eine große Begeisterung für eine solche Arbeit glaubten sie nicht. Im Gegenteil, man wisse ja, wie die Gemeinde bei solchen Arbeiten immer als gute Milchkuh herhalten sollte, an welcher möglichst viele melken möchten. Es sei leider so, aber eben...

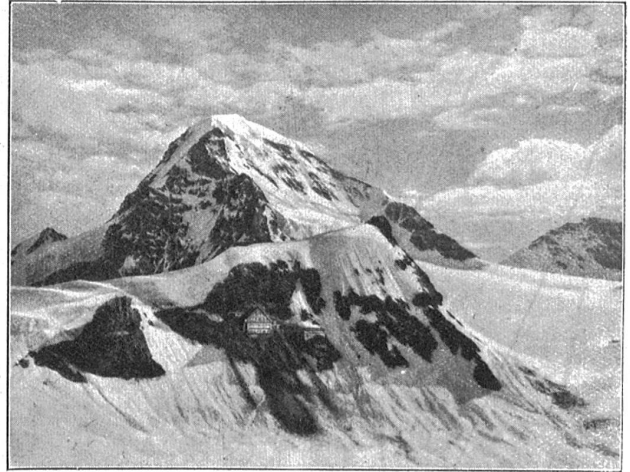
Nach der Sitzung ging Bockhard mit seiner zusammengeblasenen Kartenhaus-Badeanstalt nach Hause. Er empfand schmerzhaft, daß seinen schwebeflüchtigen Flügeln wieder einmal tüchtig die Federn ausgerupft worden seien und daß er zu einem neuen Fluge über die Wirklichkeit hinaus nun wieder eine Weile lang warten mußte. Ach, wollte er doch das Fliegen bleiben lassen! Er fluchte vor sich her und schwur hoch und teuer, sich nicht mehr um Dinge zu bekümmern, welche ihn ja eigentlich gar nichts angingen. Warum mache ich immer wieder den gläubigen Narren? Blast mir doch! Es ging ihm immer so bei solchen Anläufen: er gab den Kampf auf, ehe er nur recht begonnen war. Er wollte ein Adler sein, und war nur ein Sperling. Ja, so ging es ihm immer und überall. Er hatte hundert Pläne im Kopfe. Er wollte dies, er wollte jenes. Er wollte helfen, aber er konnte nicht. Er war zu schwach dazu.

Oh, er wußte, wo es ihm fehlte. Es fehlte ihm am Glauben. Aber, die anderen hatten ja auch keinen. Überall ging dieser Unglaube um, hatte der Zweifel seinen scharfen Schnabel in die Seele der Dinge und zerriß sie. Überall schlurft das Wollen und Nichtkönnen lendenlahm umher. Ja, das war die große Krankheit dieser Zeit: Wollen und nicht können!

Jungfrau und Jungfraubahn.

Dein Auge weilt an schönen Sommerabenden gerne auf der glänzenden Kette der Alpenriesen. Und wenn sich das Tagesgestirn neigt, erscheint an den Schneehängen der Jungfrau klar und deutlich ein Kreuz, gebildet von den Schattenwürfen ihrer nördlichen Vorgipfel. Von alters her haben ihre dominierende Stellung und ihre erhabene Gestalt wie Zauber auf die Bergfreunde gewirkt. Unnahbar galt sie in früheren Jahrhunderten und die Geschichte ihrer Erstbesteigung erzählt von vielen Mühen und gewaltigen Anstrengungen, von Männern voll Tatkraft und Energie, aber auch von lohnenden Erfolgen.

Die erste Besteigung der Jungfrau wurde ausgeführt von den Brüdern Johann Rudolf und Hiero-



Blick auf das Berghaus auf Jungfraujoch.

nymus Mener von Narau mit den Führern Joseph Bortis und Alois Volfer aus dem Wallis. Die Anstiegsroute ging vom Konkordiaplatz hinauf zum Rottalsattel und von hier auf den Gipfel. Dies war am 3. August 1811. Ein Jahr später bestieg Gottlieb Mener mit den gleichen Führern den Jungfraugipfel; sie wählten vom Jungfraufirn hinauf zum Rottalsattel eine Anstiegsroute, welche auch heutzutage noch die am meisten begangene ist. Später folgten dann häufig Besteigungen von Grindelwald aus, welche im oberen Teil ebenfalls diese Route benutzten, nachdem sie den Jungfraufirn über das Ralli, die Berglifelsen und das Mönchsloch erreichten. Erst 50 Jahre später glückten die Anstiegsversuche über den Guggi- und Gießengletscher und diejenigen vom Rottal aus. Und erst nach weiteren 50 Jahren erzwang Albert Weber mit dem Führer Hans Schluenger den Nordostgrat im Aufstieg vom Jungfraujoch. Dieser Aufstieg gehört zum Schwierigsten in unserer Gipfelwelt und dürfte auch den allerbesten Bergsteigern nur bei ganz günstigen Verhältnissen glücken. Der Aufstieg vom Guggi aus verlangt starke Ausdauer und Bergkenntnis; die Route von der Rottalhütte aus erfordert ziemlich viel Kletterarbeit und ist stellenweise dem Steinschlag ausgesetzt. Weit aus die meisten Besteigungen erfolgen vom Jungfraujoch aus, von wo man den Gipfel in 3 Stunden erreichen kann (4166 Meter).

Vom Bau der Jungfraubahn. An einem Sommerabend des Jahres 1893 saß auf ausichtsvoller Terrasse in Mürren der Männergymnastklub Breitenrain aus Bern, welcher auf einer Turnfahrt begriffen war. Entzückt betrachteten die Männer die im goldenen Abendsonnenschein strahlende Jungfrau mit ihren Trabanten. Da trat zu der Gruppe ein hochgewachsener Bergsteiger mit scharfen Gesichtszügen und mit leuchtendem Blick. Es war Gujer-Zeller aus Zürich, eine schon damals in den Fachkreisen des Eisenbahnwesens gut bekannte Persönlichkeit. Er war an jenem Tage auf dem Schilthorn gewesen und erklärte der stauenden Gesellschaft seinen Plan, im Anschluß an die unlängst eröffnete Wengernalpbahn eine Bahn auf die Jungfrau zu bauen. Und sein Plan wurde tat. Verschiedene Konzessionsgesuche, eine Ansammlung technischer Vorarbeiten und die in seinen Händen allerdings leicht gewordene Finanzierung führten dazu, daß am 27. Juli 1896 mit dem Bau begonnen wurde. Fast gleichzeitig begann auch der Bau des Kraftwerkes in Lauterbrunnen, dem sich später dasjenige in Burglauenen anschloß. Am 13. September 1898 erfolgte die Kollaudation der Strecke Scheidegg-Eiger-Gletscher. — Im folgenden Frühling starb Herr Gujer-Zeller, der Begründer des großen Werkes. Er hatte aber durch die weise Wahl seiner Mitarbeiter dafür gesorgt, daß sein Werk in gleicher Weise wie bisher Fortschritte machte. Am 2. August wurde der Betrieb bis zur Station Rostkof



Aussicht von der Kleinen Scheidegg aus.



Sommer-Skirennen auf dem Jungfrauochplateau.

weiter geführt; am 28. Juni 1903 wurde die Station Eiger-
gletscher eingeweiht. Schon zwei Jahre später wurde die
Station Eismeer eröffnet. Mit der Zeit wurden hier weit-
läufige Räume geschaffen und ein reger Touristenverkehr
entwickelte sich hinüber zur Bergli-Klubbütte, hinauf auf
Jungfrau und Mönch und weiter zum Konkordiaplatz, zum
Eggishorn und zur Grimsel. Am 1. August 1912 wurde
dann die Station Jungfrauoch in einer Höhe von 3457
Meter eröffnet, die höchste Bahnstation in Europa. Damit
ist der vorläufige, wahrscheinlich auch der definitive Endpunkt
der Bahn erreicht.

Die älteren Restaurations- und Unterkunfts-
räume dienen mehr nach Klubbüttenart der Unterkunft
der Bergsteiger, während das daneben gebaute „Berghaus“
ein modernes Hotel mit heimeligen Räumen und mit allen
Bequemlichkeiten darstellt, ohne daß seine Preise etwa pro-
portional mit der Höhenquote wären. Bei zweifelhafter Wit-
terung lohnt sich meist ein Zuwarten auf dieser Wetter-
scheide, wo der Witterungsumschlag häufig plötzlich und un-
erwartet eintritt.

Die Rundschau vom Plateau des Jungfrau-
ochs ist der Höhenlage entsprechend eine großartige. Wir
blicken im Westen und Osten an die nahen Massive der
Jungfrau und des Mönch; wir folgen mit unsern Augen
den Bergsteigergruppen an der Jungfrau; wir
sehen im Süden die rüstig aussehenden Tou-
risten auf dem Jungfrauplatz und am Konkordia-
platz, von dessen weiter Fläche sich der lange
Arm des Aletschgletschers neben dem Märjensee
und dem Eggishorn hinunterzieht. Weit darüber
hin erglänzen die fernen penninischen Alpen. Im
Norden sehen wir in der Nähe die gewaltigen
Bergriesen des Lauterbrunnentales mit ihren
schreckhaften Wänden und Gletscherstürzen; weiter
schweift der Blick hinüber zu den westlichen Berner
Alpen. Vor uns liegen die Talgründe und Seen
des Oberlandes; wir erkennen deutlich die ein-
zelnen Erhebungen des Mittellandes und die
Wellen des blauen Jura. Gerade an den schönen
August- und Herbsttagen ist die Aussicht eine
wunderbar klare.

Der Betrieb hat schon mit der Eröffnung
der Station Eismeer große Dimensionen ange-
nommen und ist bis zum Kriegsausbruch stetig
gestiegen. An der Schweizerischen Landesausstel-
lung in Bern 1914 war die 11. Lokomotive der
Jungfraubahn durch Brown & Boveri, Baden,
ausgestellt. In den Vorkriegsjahren betrug die

Zahl der jährlich beförderten Personen 70,000 bis 80,000.
Dem Betrieb stehen seit den ersten Jahren die gleichen
Leiter vor. Herr Betriebsdirektor Liechi, den Herr Guyer-
Zeller noch in seinem letzten Lebensjahre zur Jungfraubahn
berufen hatte, steht dem ganzen Unternehmen schon seit
1904 als Leiter vor. Auch Herr Betriebsleiter G. Stabel
in Lauterbrunnen steht über 20 Jahre im Dienste des Unter-
nehmens.

Der Bergfreund wird aber auch seiner Genugtuung dar-
über Ausdruck geben, daß die ganze Anlage nirgends sein
Naturempfinden stört, daß sie aber manchem zu hohem
Naturgenuß verhilft, der nicht in der Höhe ist, die ganze Berg-
steigerleistung auf sich zu nehmen. -nn.

Schwüle.

Trüb verglomm der schwüle Sommertag, —
Dampf und traurig tönt mein Ruderschlag
Sterne, Sterne — Abend ist es ja —
Sterne, warum seid ihr noch nicht da?

Bleich das Leben! Bleich der Felsenhang!
Schilf, was flüsterst du so frech und bang?
Fern der Himmel und die Tiefe nah —
Sterne, warum seid ihr noch nicht da?

Eine liebe, liebe Stimme ruft
Mich beständig aus der Wassergruft —
Weg, Gespenst, das oft ich winken sah!
Sterne, Sterne, seid ihr nicht mehr da?

Endlich, endlich durch das Dunkel bricht —
Es war Zeit! — ein schwaches Flimmerlicht —
Denn ich wußte nicht, wie mir geschah.
Sterne, Sterne, bleibt mir immer nah!

Conrad Ferdinand Meyer.

Wolfsferien.

Heutzutage geht alles in die „Ferien“, vom Bureau-
fräulein angefangen bis zum allmächtigen Fabrikdirektor.
Sogar die Herren Bundesräte machen Ferien und so ist
es denn kein Wunder, wenn auch die kleinen Wölflinge,
die kleinsten und jüngsten Mitglieder der Pfadfinder, in
die „Ferien“ gehen. Wenn aber Bureaufräuleins Strand-
bäder, Fabrikdirektoren Spielbäder und die Herren Bundes-
räte stille, lauschige Gebirgsdörfer zu ihrer Erholung auf-
suchen, so steht das Verlangen der kleinen Wölflinge mehr



Die Polarhunde-Kolonie der Jungfraubahn auf Station Eigergletscher, wo sich die Tiere recht heimlich fühlen.