

Jungfraubahn

Autor(en): **Strub, E.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift**

Band (Jahr): **2 (1898)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-572053>

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.

Jungfraubahn.

Tracébegehung im Jahre 1897

von E. Strub, Ingenieur, Interlaken.

Die nähere Bestimmung der Zwischenstationen der Jungfraubahn war für den leitenden Ingenieur immer mehr zur dringenden Nothwendigkeit geworden. Am Nachmittag des 12. Juli machte ich mich daher in Begleitung des Hrn. Ing. Lüscher, der Führer Müller und Brunner und des Meßgehülfen Harry von Lauterbrunnen aus auf den Weg. Bei drückender Hitze und wolkenlosem Himmel stiegen wir den mühsamen Weg über Stechelberg und Stufensteinalp allmählich in die Höhe und erreichten das Noththal abends 9 Uhr, die richtige Zeit, um noch ein seltenes und farbenprächtiges Schauspiel genießen zu können. Von der untergehenden Sonne beleuchtet, erglüheten die braunen, eisenhaltigen, 1000 Meter hohen vertikalen Gneiswände in den schönsten und kräftigsten Nuancen, vom gold- bis zum dunklen Braunrot. Indem sie allmählich erbleichten, begann auch das Firmament hinter denselben in hellerem, rosafarbigem Lichte zu strahlen, während gegen Westen die vielgestaltigen Bergänge vom blauschwarzen Himmel jene merkwürdige, nur im Hochgebirge vorkommende Färbung empfangen, die das Relief in so schöner Schärfe hervortreten lassen.

Nachts 1 Uhr sollte aufgebrochen werden. Die Berge überzogen sich aber schon um 11 Uhr gänzlich mit Wolken und das darauf folgende Gewitter brachte strömenden Regen, der mit geringer Unterbrechung den ganzen folgenden Tag anhielt. Wir waren also genöthigt, lange und langweilige Stunden in der Klubhütte müßig zuzubringen. Erst am 14. Juli, morgens um 3 $\frac{1}{2}$ Uhr, konnte der jähe Aufstieg vorgenommen werden. Von der Klubhütte aus erscheint die 1000 Meter höher liegende Hochfirn der Jungfrau fast senkrecht aufzusteigen, in Wirklichkeit beträgt aber die durchschnittliche Steigung Noththal-Firn nur etwa 45 Grade. Der Anblick muß einem angehenden Bergsteiger wahren Schrecken einjagen; man hat sich denn auch erst vor etwa zehn Jahren getraut, einen neuen Weg in dieser Richtung zu suchen.

Der Aufstieg, eine prächtige und fröhliche Kletterei, war zwar insofern der stellenweise stark vereisten Klämme beschwerlich, wurde aber beim Betreten des Jungfraufirns tausendfach belohnt durch den Anblick des plötzlich vor den Blicken auftauchenden Kessels der Silberlücke, dessen schöne Formen, in tabellosem Weiß gehüllt, märchenhaft still und feierlich daliegen. Welche Welt voll Schönheit und Zauber! Der Schnee verbirgt hier die schroffen Kanten und Zacken, die das Noththal so hochromantisch, aber wild und zerissen erscheinen lassen; alles ist da ausgeglättet, zusammenhängend. Ein lieblicher Anblick, der neues Leben in unsere Glieder brachte. Weiter ging's jetzt auf steiler Firnhälfte hinan bis unter die Jungfraufelsen. Hier wurde der photographische Apparat zur Aufnahme der Spitze aufgestellt. Leider aber jagte, als dies geschehen, ein Nebelschleier den andern daher. Der Wind wurde heftig und eifig, so

durchdringend, als berühre er direkt die Haut. Nach einer vergeblichen Wartezeit von 20 Minuten packten wir zusammen, steif vor Kälte und weiß behangen von dem sich aufsetzenden Eis, um die Spitze zu erklettern. Hier wurde eine Weile gestastet; wir sahen uns nach einer guten Stelle für die Stationsanlage um, während wir auf Lichtung des immer dahinziehenden Nebels hofften. Auf einen Augenblick wurde unser Wunsch erfüllt! Der Anblick war unbeschreiblich großartig.

Die gewöhnliche Anschauung, daß in solcher Höhe alle Details in nebelhafter Ferne verschwinden, muß als Irrtum bezeichnet werden, da der „Hofstaat“ der Jungfrau ebenso hoch reicht, wie diese selbst. Der Einblick in das imposanteste Hochgebirge ist herrlich. Man hat Mühe, aus dieser Menge von Spitzen die bekannten Gipfel zu erkennen. Die von der Ebene aus gesehenen breiten Pyramiden des Eiger und Mönch sind verschwunden. Der Mönch zeigt sich da als ein scharfer, schmaler Grat und statt des vermeintlichen gewaltigen Jungfraustockes erblickt man eine Reihe über einander gestellter Klämme, deren jeder von dem folgenden durch ein tief eingeschnittenes Thal

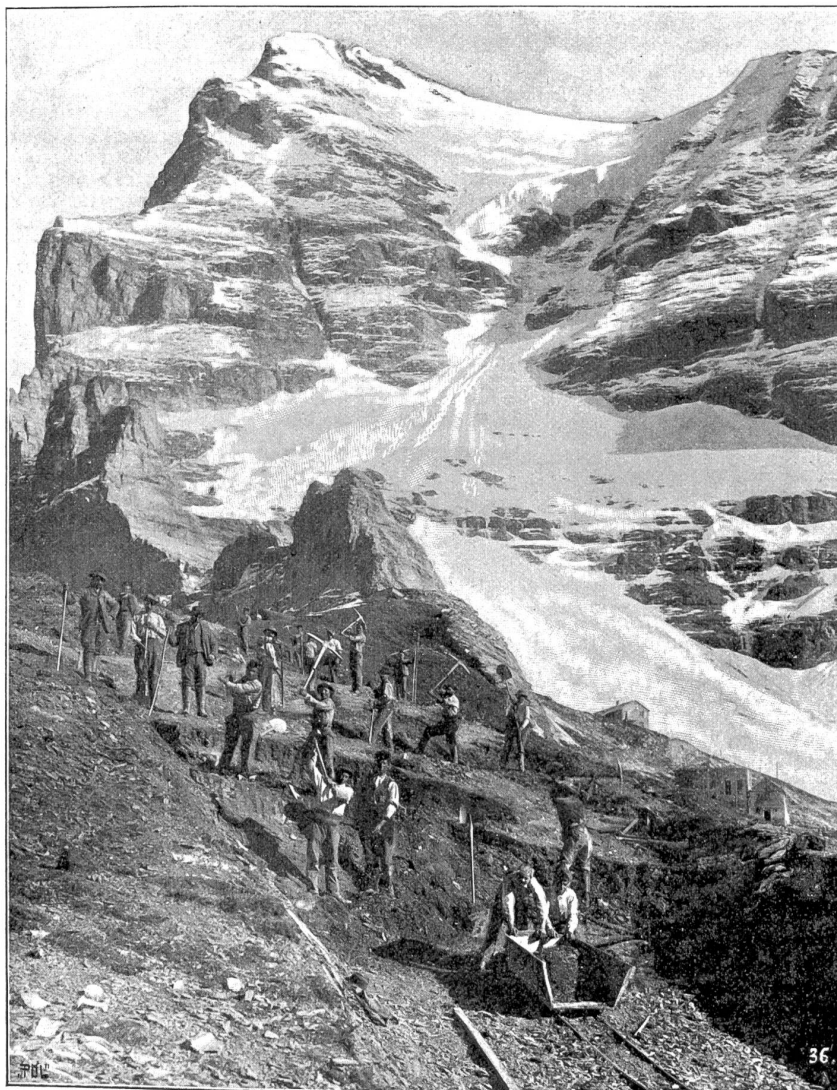


Fig. 2 Jungfraubahn: Vor der Station Eigergletscher. Phot. Gabler, Interlaken.



Fig. 1 Jungfraubahn: Station Scheidegg. Phot. Gabler, Interlaken.

getrennt ist. Das Silberhorn sieht einer ungeheuren Dachfirst gleich.

In dieser weltfernen Einsamkeit strebt der Gedanke empor und das Gefühl von der Unendlichkeit der Welt dringt tief in das Herz. Der Geist ist für Augenblicke losgelöst vom irdischen Dasein und erfasst, auf Adlersflügeln durch die unendlichen Räume streifend, die Erhabenheit einer höhern Welt.

Befriedigt von dem Gedanken an die Berechtigung einer Bahn, die diese bis jetzt nur den verwegensten Bergkletterern zugänglichen herrlichen Eindrücke und Erinnerungen in Zukunft auch weitem Kreisen ermöglichen wird, begannen wir den nicht mühsamen, aber der ungünstigen Schneeverhältnisse wegen gefährlichen Abstieg nach dem Aletschgletscher und hatten da reichlich Gelegenheit, ein vor einigen Jahren von Hrn. Lüscher überstandenes Abenteuer zu würdigen. Ingenieur Lüscher und sein Meßgehilfe Nägeli bestiegen damals ohne Führer und Träger auf gleichem Wege die Jungfrau und gewannen auch wirklich, nach einigen Irrgängen, jedoch ohne größere Anstände, die Spitze, wo sie in ihrem Siegesjubel beschlossen, an einem am gleichen Abend in Interlaken stattfindenden Fest noch Teil nehmen zu wollen. Jedoch verdroß dieser leichte Sieg die unwilligen Berggeister und sie gedachten vor Nacht noch die lachende Freude der Beiden zu dämpfen und in bitterm Ernst und todesahnenden Schrecken zu verwandeln. Nägeli wurde bald nach Verlassen des Firns, beim Abstieg ins Roththal, trotz der stets getragenen Gletscherbrille schneeblind und konnte nicht mehr weiter. Er bat darum Herrn Lüscher, allein ins Thal zu gehen, da sonst beide verloren seien. Dieser aber band ihn bei heranbrechender Nacht an den Felsen fest und gab ihm einen Teil seiner Kleider, indem er selbst durch stete

Bewegung sich vor dem Erfrieren zu schützen suchte. Gegen Tagesanbruch unternahm er es dann, Nägeli ins Thal zu schleppen. — — —

Unser Weg über die um 50—70 % geneigte, schlüpfrige Firnhalde schien zu gewagt und zwang uns, den Weg über die vereisten, scharfen Felsentämme nach dem Roththalfattel einzuschlagen. Diese Begehung war die wirklich gefährliche Partie unserer Reise, da die Strecke nur etwa 1 Meter breit, gegen das Roththal sehr abschüssig ist und nach Osten, gegen den Aletschgletscher, eine Wächte bildete. Der Schnee war erweicht und die darunter befindliche Eisschicht ließ den Pickel schneide abrallen. Wir hatten denn auch kaum Zeit, einige flüchtige Blicke in das 1000 Meter tiefer liegende Roththal zu werfen, in dessen Schlünde das Volk die unter dem Namen der Herren vom Roththal bekannten bösen Geister des Gebirges verehrt. Wir glaubten schon das Schwerste hinter uns zu haben, als sich noch ein gegen 25 Meter tiefer, fast senkrechter Schrund

zeigte, über den hinunter geklettert werden mußte. Gegen 7 Uhr erreichten wir dann, nach eingehender Prüfung und Aufnahme der Stationen, die Berglöhütte und zogen den folgenden Mittag nach 12 Uhr hochbefriedigt in Grindelwald ein.

Ueber die Stationen haben wir folgendes Urtheil gewonnen:

Station Jungfrau. Die Fläche des Gipfels ist ein kleines Dreieck, auf dem nur eine Person Platz findet und deren Spitze sich in den scharf zugeschnittenen Kamm verlängert, über welchen man zu ihr hinaufklettert. Günstig für die Stationsanlage ist das bis an die Spitze reichende, solide Gestein, dagegen ist diese kaum anders als durch einen vertikalen Lift erreichbar, was zwei den Betrieb erschwerende Verkehrsmittel erfordert. Die Spitze, wie einen Teil des Kammes wird man auf ein gewisses Maß abtragen und die Station auf hinreichende,



Fig. 3 Jungfraubahn: Obere Hauptbaracke beim Eigtunnel. Phot. Gabler, Interlaken (28. Okt. 1897).

den freien Ausblick ringsum beherrschende Höhe aufbauen müssen. Die Bauart der Station läßt sich erst nach Sondierung und Detailaufnahmen bestimmen.

Station Jungfrauoch. Diese Station ist von großer Bedeutung. Gegen Süden ist der Ausblick für sich abgeschlossen und bildet ein harmonisches Ganzes: Rechts der vielversprechenden, sehr bequemen Gletscherstraße nach dem Wallis die gigantischen Gletscherabstürze der Jungfrau und des Kranzberges, links der gleich einer Felseninsel dastehende Trugberg, während man nach Norden, im Gegensatz zu jenem ewigen Schnee, Eis und starren Gestein, farbenreiche Natur bis in unendliche Weiten erblickt. Man gewinnt den Eindruck, daß eine Jungfrauabahn ihre Berechtigung haben würde, auch wenn sie nur bis dahin gebaut werden sollte. Die günstige Stelle für eine Stationsanlage dürfte das östliche Fochende im schmalen Felsengrat des Mönch sein, von wo man freien Ausblick nach Süden und Norden genießen und den Gletscher, das Mönchjoch, die Mönchspitze und den in Bezug auf seine Lage und Aussicht hervorragenden Trugberg ohne viel Mühe erreichen kann. Vor der genauen Bestimmung dieser Station ist aber die Tiefenmessung des Jungfrauoch-Gletschers, die durch Treiben von Stollen, oder mittelst Sprengungen bald zu erfahren ist, notwendig. Um diese, wie auch die übrigen Vermessungsarbeiten zu erleichtern, dürfte die Gangbarmachung der Felsen zwischen dem Eigergletscher und dem Guggigletscher durch Kabellegungen an sonst unpassierbaren Stellen geboten sein. Ein solcher, auch für Touristen wichtiger Weg würde ermöglichen, vom Eigergletscher aus das Jungfrauoch in etwa 3 Stunden zu erreichen. Bis dahin hat man über das Roththal oder die Berglühütte 1 1/2 Tage gebraucht.

Station Mönchjoch. Dieser Ort erschien uns nicht schön und eigenartig genug, um die Erbauung einer Station zu rechtfertigen; er beständige durchaus den von uns stets eingenommenen Standpunkt, von einem Bau dieser Station Umgang zu nehmen. Man kann ja vom Jungfrauoch rasch und bequem dahin gelangen. Der Wert vieler Zwischenstationen ist ohnehin zweifelhaft, indem sich die Eindrücke der Reisenden durch zahlreiche Stationen leicht verwischen und keine bleibenden Erinnerungen zurücklassen. Vornehmlich aber sollte man mit Rücksicht auf das Gegengefälle auf diese, höher als Kalifirn und Jungfrauoch gelegene Station verzichten. Die sich ergebende tote Steigung würde zunächst die Schutterung beim Tunnelbau erschweren, weil dieselbe in diesem Falle bergaufwärts befördert werden müßte. Die Kraftanlage hätte wegen der Strecke Jungfrauoch-Mönchjoch auf berg- und thalwärts fahrende Züge Rücksicht zu nehmen und die Sitzbankform könnte nicht bequem gebaut werden, man wollte denn die zwischen Mönch- und Jungfrauoch verkehrenden Züge wenden, was die Fahrzeit unliebsam verlängern würde. Dazu kommt noch, daß bei Kraftversagung ein Steckenbleiben eines Zuges auf dieser Strecke das vollständige Aussetzen desselben im Gefolge hätte, während man bei durchgehendem Gefälle auch ohne Kraft mit den Zügen die Anfangstation erreichen kann. Auch würde diese mit dem Hauptgefälle durch einen Quertunnel zu verbindende Station den Betrieb erschweren. Gründe genug, um von der projektierten Station abzusehen. Die durchschnittliche Steigung weicht ohnehin auch bei Weglassung derselben ungünstig genug von der Höchststeigung ab, indem als Wertmesser einer Bahn der Unterschied zwischen der mittlern und der größten Steigung gelten kann: je geringer dieser ist, desto ökonomischer ist die Bahn. Kurz, eine Mönchstation könnte nur dann ernstlich in Frage kommen, wenn sie alle diese großen Opfer wert wäre, was aber nicht der Fall ist.

Station Kalifirn. Eine ganz imposante, nach drei Richtungen weite Ausblicke gestattende Station, die wie ein Adlerhorst in senkrechter, erschreckender Höhe auf einen der kanzelartigen Vorsprünge zu stehen kommt, die eine Stationsanlage gestatten. Sie muß möglichst hoch und möglichst nach rückwärts verschoben werden, auf daß der Tourist von dem herrlichen Panorama, dem Gletscherlabyrinth, das sich in wundervoller Vielgestaltigkeit vor unsern Blicken ausbreitet, recht viel zu genießen bekommt. Hier drängt sich der Gedanke auf, ob nicht durch den Bau eines Listes von der Kalifirnstation nach der, der Jungfrau Spitze mindestens ebenbürtigen Eigerspize und mit Erstellung einer Verbindung nach dem Wieshergletscher, dem Reisenden besser gebietet werde, als durch die Weitergewinnung der Stationen Mönchjoch, Jungfrauoch und Jungfrau Spitze, die wohl andere, aber nicht großartigere Bilder bieten. Durch den Bau der Stationen Eigergletscher, Grindelwaldblick, Kalifirn und Eigerspize gegenüber dem in Angriff genommenen Projekt würden Baukapital und Tunnelfahrt um die Hälfte verringert, bei bedeutender Vereinfachung und Defonomie des Betriebes.

Diese Station wird an Kühnheit der Anlage nur von der folgenden

Station Grindelwaldblick übertroffen, die, ebenfalls auf einer fast senkrecht aufsteigenden Wand von 1000 Meter Höhe thronend, ein Gegenstück zu Kalifirn bildet, wo man den Süden vor sich hat. Der Blick über die schöne Wengernalp, die beiden Täler nach dem freundlichen Bödel und den zwei Seen söhnt aus mit dieser graufigen Tiefe.

Die Arbeiten an der Jungfrauabahn haben bisher schon zu recht interessanten Beobachtungen und Entdeckungen geführt, denen mit dem Fortschritt der Bahn wohl noch andere folgen werden. So ist von Ing. Lüscher eine große, sehr schöne Höhle zwischen Jungfrauoch und Guggihütte entdeckt worden, deren Wände und Decke aus glänzend hellem Gletschererz besteht, während eine mit Guano und Moos durchsetzte Moräne den Grund bildet. Auch beim Eigergletscher machte man vergangenen Sommer beim Treiben eines Stollens zur Fassung einer Wasserrinne die überraschende Entdeckung, daß der Gletscher vom Wasser teilweise ausgehöhlt ist und unterirdische Begehung auf mehrere hundert Meter gestattet. Wundervolle, hellflingende Schos, die durch Sprengungen verursacht, sich mehrmals wiederholend bis zur Blümlisalp hinüberdrängen, werden jetzt beim Weiterdringen vom Tunnel in den Berg immer schwächer. Auf der ausgedehnten und spaltenfreien Ebene des Mletchgletschers und des Ewigen Schneefeld sieht man ein geeignetes Feld für Skilaufen und andern Sport.

Zur bessern Orientierung vorstehender Photographien diene folgendes:

Fig. 1 zeigt die Station Scheidegg mit den Hochbauten der Wengernalpbahn, den Hotels, der angefangenen elektrischen Arbeitsleitung und den Oberbau mit der neuen, in allen Staaten patentierten Zahnstange (System Strub).

Auf Fig. 2 sieht man vor der Station Eigergletscher eine Gruppe Unterbau-Arbeiter und rechts davon die mittlere und obere Baracke.

Fig. 3 zeigt die obere und Hauptbaracke mit Räumen für den Ingenieur und Arzt, daneben Bureau, Krankenzimmer, Minneurschlaßaal, Küche für Oberangestellte, Aufenthaltsraum für Arbeiter, Bäckerei, Badezimmer, zweites Lebensmittelmagazin, Werkstätte und Schmiede. Diese Baracke liegt zirka 30 Meter vor dem Tunnelseingang und ist mit diesem durch eine gedeckte, hölzerne Halle verbunden.

Wilhelm Stolze.

Zum hundertjährigen Geburtstag.

Von Adolf Socin, Basel.

Der Name des Mannes, dessen hundertsten Gedenktage wir am 20. Mai dieses Jahres feiern, hat einen guten Klang im Schweizerlande. Wilhelm Stolze, der berühmte Stenographie-Erfinder, hat zwar den Boden der Schweiz nie betreten, aber sogar in seiner Heimat ist sein Werk kaum so populär geworden wie bei uns. Die Schweiz, so sagte schon vor fünfzehn Jahren

eine Publikation des Unterrichtsdepartements der Vereinigten Staaten, ist dasjenige Land, wo die Kursive am tiefsten ins praktische Leben eingedrungen ist. — Die Verbreitung und Benutzung der Stenographie hat sich seither noch bedeutend gesteigert, und so erscheint eine kurze Skizze über Stolze und sein Werk in den Spalten dieser Zeitschrift wohl gerechtfertigt.