





Schweiz im Sommer 2025

Gaby, Christel, Rolf, Jochen



© Joachim Böhringer 2025
Bodenseestraße 4/1
88048 Friedrichshafen
www.boehringer.website

IV

Regenschirme in Interlaken

hey
GUESTHOUSE

hey
GUESTHOUSE

Inhalt

Basel Military Tattoo	2	Bahn zum Jungfrauoch	48	Sturm kündigt sich an	82
Military Tattoo	5	Höchster Bahnhof Europas	50	Schönstes Schiff	85
Tattoos	6	Mehrere Routen zum Jungfrauoch	50	DS Lötschberg	85
Großer Zapfenstreich	6	16 Jahre Bauzeit	50	Interlaken	89
Basel Tattoo	9	Kleine Scheidegg	54	Alte Stadt	90
Steilste Zahnradbahn der Welt	13	Blick auf die Eiger Nordwand	54	Einzigartige Lage der Stadt	90
Pilatus	14	Lauberhornrennen	54	Stadtbummel muss sein	91
Tourismus	14	Wengernalpbahn	57	Goethe war hier	91
Geschichte und Geister	14	Bahnbau	57	Stadtgeschichte	92
Pilatussee	14	Bahnbetrieb	57	Kloster und Kirche in Interlaken	93
Der See und der Bergname	15	Neue Bahntrasse	57	Engländer sind da	94
Pilatusbahn	16	Streckenlänge	57	Neue Kirche	95
Geniale Zahnrad-Technologie	16	Betriebstechnik	57	Eiger Schicksalsberg	99
Vautrin-Schiene und die Zahnräder	16	Jungfraubahn	62	Mythos Eiger	100
Drachen und Nebel	28	Höchstgelegener Bahnhof Europas	62	Eiger-Nordwand – Erstbesteigungen ...	100
Karte Pilatusregion	30	Bau der Bahn	62	Vom Männlichen zur Kleinen	
Jungfrauoch – Top of Europe	33	Altes und Neues	64	Scheidegg	101
Top of Europe	34	Karte Jungfrauoch	66	Eigernordwand	102
Jungfraubahn	34	Trümmelbachfälle	69	Freikletterer	102
Eiger-Express	34	Wasserfälle im Berg	70	November-Geschwindigkeitsrekorde ...	102
Höchster Bahnhof Europas	34	Entwässert Eiger, Mönch, Jungfrau	70	Heckmair-Route	103
Umgebung oder „Was sieht man?“	34	Einzigartige Wasserfälle im Berg	70	Eigerwandern heute	103
Aletschgletscher	38	Unser Besuch in Trümmelbach	77	Faszination Eiger im Blick	108
Gletscher in Zahlen	38	Brienzer See	78	Index	111
Spuren des Klimawandels	38	Thuner See	79	Copyright	IV
Moränen	38	BLS Schifffahrt	80		
Karte Jungfrauregion	46	Sturmfahrt	80		



Basel Military Tattoo

2







Military Tattoo

Ein Military-Tattoo ist im allgemeinen Verständnis eine musikalische Darbietung von Streitkräften. Der Begriff kommt von der niederländischen Redewendung „doe den tap toe“ also „Zieh den Hahn zu“.

Dieser Begriff stammt aus der Zeit um 1600 während des Dreißigjährigen Krieges in den Niederlanden und Belgien. Die niederländischen Festungen waren mit Söldnertruppen besetzt, die seit 1594 unter föderalem Kommando standen. Die niederländische Staatsarmee war zu einer föderalen Armee geworden, die hauptsächlich aus protestantischen deutschen, schottischen, englischen und schweizerischen Söldnern bestand, aber von einem niederländischen Offizierskorps kommandiert wurde. Jeden Abend um 21:30 Uhr wurden Trommler der Garnison in die Städte geschickt, um die Soldaten zu informieren, dass es Zeit war, in die Kasernen zurückzukehren. Außerdem wurden die Gastwirte darüber informiert, dass kein Bier mehr ausgeschenkt und die Zapfhähne geschlossen werden sollten.

Die Trommler spielten bis zur Ausgangssperre um 22:00 Uhr weiter. „Tattoo“, früher „Tap-too“ und dann „Taptoo“, sind Abwandlungen des niederländischen

Wortes „Tap Toe“, das dieselbe Bedeutung hat. „Tappoo“ war die frühere Abwandlung des Ausdrucks und wurde in George Washingtons Schriften verwendet, in denen er schrieb: „In Zukunft wird der Weckruf bei Tagesanbruch geschlagen, die Truppe um 8 Uhr morgens, der Rückzug bei Sonnenuntergang und das Taptoo um 21 Uhr abends.“

Im Laufe der Jahre entwickelte sich der musikalische Befehl immer mehr zu einer Show in verschiedenen Garnisonen. Es beinhaltete oft das Spielen des ersten Postens um 21:30 Uhr und des letzten Postens um 22:00 Uhr. Dabei spielte oft nicht nur ein Posten, sondern Militär-Musikkapellen und Marsch-Darbietungen waren ebenfalls enthalten.

Die sich daraus ergebenden Shows wurden oft bei Flutlicht oder mit Suchscheinwerfern abgehalten. Auch Zapfenstreiche waren im späten 19. Jahrhundert weit verbreitet und die meisten Militär- und Garnisonsstädte boten in den Sommermonaten irgendeine Art von Show oder Unterhaltung für die Bevölkerung.

Zwischen dem Ersten und dem Zweiten Weltkrieg fanden in vielen Städten, vor allem in England, aufwendige Militärvor-

führungen statt, die größte davon in Aldershot im Vereinigten Königreich.

Das Tattoo war ursprünglich also eine Form der Militärmusik, hat sich aber zu aufwendigeren Shows mit Theater- und Musikdarbietungen entwickelt. Es wird auch zur Bezeichnung militärischer Vorführungen wie dem Royal International Air Tattoo verwendet.

Bekannte Tattoos

- Royal Edinburgh Military Tattoo: Edinburgh (Schottland), vor dem Schloss, seit 1950, größtes Musikfestival Schottlands, weltgrößtes Tattoo, jährlich im Sommer
- Basel Tattoo: Basel (Schweiz), Kaserne Basel, seit 2006, zweitgrößtes Tattoo der Welt, jährlich neun Tage im Juli
- Berlin Tattoo (zuvor Berliner Militärmusikfest): Berlin (Deutschland), Max-Schmeling-Halle, jährlich am ersten Novemberwochenende
- Quebec City Militär-Tattoo, Quebec, Kanada. Dieses Tattoo ist nicht das einzige in Kanada. Auf Grund der englischen Traditionen in Kanada werden an erstaunlich vielen Orten große Military Tattoos veranstaltet.

Tattoos

Eines der bekanntesten Tattoos findet jedes Jahr im August auf der Esplanade vor Edinburgh Castle statt. Das Royal Edinburgh Military Tattoo wurde erstmals 1950 veranstaltet und verbindet die traditionellen Klänge von Dudelsäcken und Trommeln mit modernen Einlagen.

2008 wurde das Windsor Castle Royal Tattoo ins Leben gerufen und mit Genehmigung der Königin auf dem Privatgelände von Schloss Windsor abgehalten. Der Erlös der Veranstaltung ging an die Royal British Legion, um aus dem Krieg zurückgekehrte Truppen zu unterstützen.

Ein weiteres britisches Tattoo ist das Birmingham Tattoo, das jährlich im November in der National Indoor Arena stattfindet und seit 1989 Besucher nach Birmingham lockt.

Das Royal International Air Tattoo ist die weltweit größte Militärflugshow und wird jährlich auf dem RAF-Stützpunkt Fairford in Gloucestershire zugunsten des RAF Charitable Trust abgehalten.

Das Basel Tattoo (Schweiz) wurde 2006 vom örtlichen Top Secret Drum Corps ins Leben gerufen. Es hat sich nach dem Edinburgh Military Tattoo zum zweitgrößten Militärtattoo der Welt entwickelt, ge-

messen an Künstlern und Budget. Dieses Tattoo haben wir besucht und alle Bilder dieses Kapitels sind dort entstanden.

Das Norwegian Military Tattoo ist international bekannt für seine hochwertige und effiziente Produktion. Es findet seit 1994 alle zwei Jahre in der norwegischen Hauptstadt Oslo statt. Seit 1996 finden die Shows in geschlossenen Räumen statt – im Oslo Spektrum, das speziell für diese Art von Veranstaltungen konzipiert wurde.

Auch Russland begann 2010 mit dem Militär-Zapfenstreich „Spasskaja Baschnja“ (russisch für Spasskaja-Turm) in Moskau. Dieses Tattoo ist 2022 wieder eingestellt worden. Das Militär wurde vermutlich an anderer Stelle benötigt.

Großer Zapfenstreich

Der Große Zapfenstreich ist eine gelegentliche militärische Zeremonie und ein Zapfenstreich, der aktuell oder früher von den Streitkräften Deutschlands, Österreichs, der DDR und Preußens durchgeführt wurde bzw. wird. Diese traditionelle Veranstaltung wird heute ausschließlich von Militärkapellen der Bundesrepublik Deutschland und Österreichs durchgeführt. Diese Mili-

tärkapellen werden bei offiziellen Anlässen von der Bundeswehr gestellt, bei inoffiziellen Veranstaltungen wird der feierliche große Zapfenstreich auch von versierten Musikkapellen veranstaltet.

Der Große Zapfenstreich ähnelt dem englischsprachigen Zapfenstreich und ist der wichtigste zeremonielle Akt der deutschen Bundeswehr und des österreichischen Bundesheers.

Der Zapfenstreich wird ausschließlich bei nationalen Feierlichkeiten und feierlichen öffentlichen Gedenkveranstaltungen aufgeführt, um angesehene Persönlichkeiten zu ehren, die bei solchen besonderen Anlässen anwesend sind.

Beispiele hierfür sind die Abschiedszeremonie eines deutschen Bundespräsidenten oder der Abschluss großer Militärübungen. Ein Zapfenstreich findet in den Abendstunden statt und besteht aus einer militärischen Formation mit mindestens einer Militärkapelle, zwei Zügen bewaffneter Infanteristen und zwei Reihen fackeltragender Soldaten, insgesamt etwa 400 Mann.

Bei der Ehrung ausländischer Staatsoberhäupter oder ausländischer Militäreinheiten erklingen am Ende die jeweiligen





Basel Tattoo

Das Basel Tattoo 2025 präsentiert auch in diesem Jahr musikalische Höhepunkte und spektakuläre Showeinlagen. Mit dabei waren anderem das weltbekannten „Top Secret Drum Corps“ aus Basel.

Neu mit dabei sind die „Crescendo Bicycle Showband“ aus den Niederlanden, die Musik mit kunstvollem Fahrradfahren verbindet, sowie die „Band of the Police Academy of the State of Qatar“, die mit präziser Marschmusik und arabischen Klängen das internationale Teilnehmerfeld erweitern (Bild rechts: Einmarsch der Band aus Qatar in Basel).

Zwei Formationen, wie sie unterschiedlicher nicht sein könnten – und beide waren für alle Zuschauer garantiert ein Blickfang in der Arena.

Band of the Police Academy aus Qatar

Die Band of the Police Academy of the State of Qatar beeindruckt mit exotischer Blasmusik, präzisiertem Drill und orientalischem Flair. Die eindrucksvoll uniformierte Formation vereint traditionelle Klänge mit internationalen Märschen – und steht exemplarisch für die verbindende Kraft der Musik über Kulturen hinweg.

Für zusätzliche Akzente sorgt das be-

gleitende Drill Team, das mit synchronen Bewegungen und disziplinierter Präzision eindrucksvolle Showeinlagen bietet.

Crescendo Bicycle Showband aus NL

Sie spielen, fahren und begeistern: Die Crescendo Bicycle Showband aus den Niederlanden bringt am Basel Tattoo 2025 Musik und Akrobatik auf zwei Rädern zusammen. In traditionellen Trachten und auf ihren Fahrrädern präsentieren die Musikerinnen und Musiker eine Show voller Präzision, Witz und Charme – inklusive kunstvoller Formationen und wirklich waghalsiger Kreuzungsmanöver. Ein spektakulärer Auftritt, der beweist: Marschmusik kennt keine Grenzen – auch nicht auf dem Fahrrad.

Farbenfrohes Spektakel und tolle Musik

Das Tattoo war, im nachhinein betrachtet, ein tolles Spektakel in einem würdigen Rahmen. Die Bands waren durchweg hochklassig, die Musik wurde gekonnt, dynamisch und gut präsentiert. Erstaunlich war für uns die Qualität der Schweizer Armeeband, die schwungvoll marschieren konnten und sich als exzellente Musiker präsentierten. Das war überraschend!





10

The U.S. Army Field Band



The Flings & Things Highland Dancers aus Schottland



41

PILATUS
BAHN

PILATUS
BAHN

PILATUS
BAHN

12

Pilatusbahn in der Steilstrecke mit 48 ‰



Pilatus Steilste Zahnradbahn der Welt

13

Pilatus

Der Pilatus ist ein Bergmassiv in der Schweiz südlich von Luzern. Er liegt im Grenzbereich der Kantone Luzern im Westen und Nidwalden und Obwalden im Bereich der höchsten Erhebungen, deren höchster Punkt das Tomlishorn mit einer Höhe von 2128 m ist. Auf dem aussichtsreichen Hausberg von Luzern befinden sich die Bergstation Pilatus Kulm der Pilatusbahn mit Aussichtsterrasse, eine Panoramagalérie und zwei Berghotels.

Tourismus

Touristisch wurde der Pilatus erstmals durch den Bau des Klimsenhauses im Jahr 1856 erschlossen. Danach erfolgte der Bau des Hotels Bellevue, das 1860 auf dem Pilatus feierlich eröffnet wurde. Der erste Bau des Hotels Bellevue wurde ab 1963 durch den heute bekannten Rundbau ersetzt. Dabei wurde auch die Bergstation der Zahnradbahn erweitert.

Im Jahre 1868 weilte Königin Viktoria mit ihrem Gefolge im Hotel. Allerdings konnte die Dame noch nicht mit der Bahn auf den Gipfel gelangen.

Die Pilatusbahn, die steilste Zahnradbahn der Welt, führt seit 1889 mit einer maximalen Steigung von 48 % von Alp-

nachstad hinauf zum Pilatus Kulm auf 2.073 m; ein Jahr nach der Eröffnung der Bahn folgte die Öffnung des Hotel Kulm.

Die Hotels befinden sich, zusammen mit den Bergstationen der Bahnen nach Alpnach und nach Kriens, zwischen den Erhebungen „Esel“ und „Oberhaupt“.

Geschichte und Geister

Bis zum Beginn des 16. Jahrhunderts stand der Aberglaube an Unwesen und der Glaube an viele böse Mächte einer Begehung von Gebirgsregionen im ganzen Alpenraum im Weg. Nur Jäger, Hirten und ein paar Ausgestoßen wagten sich in die Hochgebirgsregionen. Oftmals kamen sie dabei ums Leben – und Schuld waren dann die Geister und Unholde.

Am Pilatus rankten sich speziell gruselige Geschichten und Anekdoten um den Pilatussee. So hatten im Jahre 1387 sechs Geistliche wahrscheinlich längere Gefängnisstrafen erhalten, weil sie den Plan hatten, sich ohne behördliche Erlaubnis auf den Pilatus zu begeben, um zu zeigen, dass dort keine Geister hausen.

1518 galt dann gerade dieser See den Herren Vadian, Konrad Grebel, Oswald Myconius und Johannes Xylotectus als

erstes Ziel um den Aberglauben um diese Gegend zu besiegen.

Für die Begehung des Berges 1518 benötigten sie einer ausdrücklichen Genehmigung des Rates von Luzern. Zusätzlich zur Genehmigung erhielten die vier Humanisten 1518 einen Begleiter. Dieser Begleiter soll Vadian beschworen haben, bloß nicht die Ruhe des Sees zu stören und so verzichtete Herr Vadian und seine Herren auf die Provokation den drohenden Naturwunders. Danach soll die Gesellschaft noch „die Höhe des Berges“ bestiegen haben. Dabei könnte es sich um das Mittaggüpfi oberhalb des Sees handeln, oder um den Berggrat zwischen dem Mittaggüpfi und dem Widderfeld.

Pilatussee

Den Pilatussee wird man auf neuen Karten nur noch als „Ehem. Pilatussee“ finden. Der kleine See ist bis auf eine kleine Wasserfläche stark verlandet, aber er ist noch in den Köpfen der Menschen verankert.

Tatsächlich war es während Jahrhunderten verboten, den See aufzusuchen und Opfergaben oder andere Gegenstände hineinzuworfen. Man fürchtete, dass Zuwiderhandlungen üble Gewitter nach



Pilatussee ist heute ein Moorsee

sich ziehen könnten, worauf die Bergbäche das Land überschwemmen würden. Die damaligen Eigentaler Sennen und Hirten mussten alljährlich schwören, niemanden zum Pilatussee hinauf zu lassen.

Wirklicher Grund für das Verbot war indes, dass der Klerus damit versuchte, einen alten, heidnischen Brauch zu bekämpfen. Und da gab es noch die spätmittelalterlichen Sagen rund um Pontius Pilatus, denen zufolge im kleinen See der römische Landpfleger ruhte und dessen unruhiger Geist regelmäßig Unheil über die Gegend bringen sollte.

Es waren schließlich die Jesuiten, die mit diesem Aberglauben aufräumten. 1585 stieg der Stadtpfarrer Johannes Müller mit Behördenvertretern zum See auf, warf viele Steine in den Tümpel und provozierte den angeblich vorhandenen Geist. Doch erstaunlicherweise geschah nichts: kein Unwetter, keine Überschwemmungen. Das überzeugte die Behörden, das Verbot zu mildern. 1594 hob der Luzerner Rat das Besuchsverbot für Berg und See auf und beschloss, den Pilatussee trockenzulegen. Dieser Beschluss wurde erst 1980 wieder aufgehoben – und der trockengelegte Pilatussee erwachte damit zu neuem Leben.

Der See und der Bergname

Der Name des Bergmassivs stammt vermutlich von „Mons pileatus“, d. h. „der mit Felspfeilern durchsetzte Berg“. Später wurde wohl der schon bestehende Name Pilatus mit Pontius Pilatus, dem Präfekten Roms in Jerusalem, in Verbindung gebracht. So entwickelte sich im Mittelalter die Sage, dass die Leiche von Pontius Pilatus in dem Bergsee versenkt sei. Er dürfe dort nicht gestört werden, um keine Unwetter heraufzubeschwören.

Daher hatte der Stadtrat von Luzern bis ins 16. Jahrhundert das Betreten des Berges und den Zugang zum See verboten. Wegen versuchter Besteigung wurden 1387 sechs Geistliche aus Luzern ins Gefängnis geworfen, vorne sind sie bereits benannt. 1518 wurde der wagemutige Herzog Ulrich von Württemberg, Gründer der Universität Tübingen, und im Jahr 1555 der berühmte Schweizer Naturforscher Conrad Gessner jeweils nur unter Aufsicht und dem Versprechen, nichts in den See hineinzuworfen, hinauf auf den Berg zum See gelassen.

Durch die Sagen und Unholde erhielt der Berg seinen Namen und hielt so die Geschichte der Herkunft am Leben.

Pilatusbahn

Die steilste Zahnradbahn der Welt

Als Eduard Locher im 19. Jahrhundert die Vision hatte, eine Bahn auf den Pilatus zu bauen, stieß er auf viel Skepsis. Doch 1889 wurde seine Idee Realität – mit der steilsten Zahnradbahn der Welt. Eine geniale Technik mit horizontal drehenden Zahnrädern machte das scheinbar Unmögliche möglich.

1889 in Betrieb genommen, bis zu 48 Prozent Steigung, rund 30 Minuten Fahrzeit: Das ist die steilste Zahnradbahn der Welt in Zahlen. Sie erklimmt Meter für Meter den Weg von Alpnachstad nach Pilatus Kulm, vorbei an blühenden Alpenwiesen und markanten Felsformationen.

Geniale Zahnrad-Technologie

Mit 48 % Steigung meistert die Pilatusbahn seit über 100 Jahren eine der kühnsten Bahnstrecken der Welt. Um die Herausforderung zu bewältigen, entwickelten die Erbauer ein eigenes Zahnradsystem – ein technisches Meisterwerk, das Eisenbahngeschichte schrieb.

Mit dieser außergewöhnlichen Steilheit von 48 % ging das Risiko einher, dass bei den bis dahin bekannten Zahnradbahnsystemen die Triebzähne aufsteigen

würden. Deshalb mussten die Erbauer ein spezielles Zahnradsystem mit einer besonderen Zahnstange kreieren. Das sogenannte „Locher-System“ greift beidseitig in eine mittig angeordnete Zahnstange ein und ermöglicht so eine sichere Fahrt.

Vautrin-Schiene und seitliche Zahnräder

Beim „Zahnradsystem Locher“ sind die Zahnräder am Wagen horizontal befestigt und greifen jeweils als Paar von beiden Seiten seitlich in die Zahnstange ein. Siehe Abbildung rechts. Der Spurkranz unterhalb der Zahnräder führt die Wagen an der sogenannten „Vautrin-Schiene“ und verhindert deren Abheben auch bei solch extremen Steigungen bis 48 %.

Benannt ist das Zahnradsystem nach seinem Erfinder Eduard Locher. Eduard Locher ist der Erbauer der Pilatusbahn und hat sich das neuartige System eigens für diese Bahn ausgedacht. Nur so war es möglich, auf dem direktesten Weg von Alpnachstad aus den Pilatus auf der kürzest möglichen Strecke zu erschließen.

Das System Locher wird weltweit nur bei der Pilatusbahn eingesetzt. Einzigartig ist auch der Bau der Schienen. Locher ließ für die 4,3 km lange Strecke eine durch-



gehenden Backsteinmauer bauen, auf der die Schienen fest verankert wurden. Der Bau der Bahn begann mit der Gründerversammlung der Pilatus-Bahn-Gesellschaft im März 1886. Locher vereinbarte mit den Aktionären die Bahn gegen die Pauschalsumme von 1,9 Millionen Franken bis zum 15. Juni 1889 fertigzustellen. Andernfalls war pro Tag Verspätung eine Strafe von 1.000 Franken festgelegt. Das Versprechen von Locher war mutig wenn nicht gar hochmütig! Aber richtig erfolgreich!



Zahnstange und Vitrinschiene



18

Talbahnnhof Pilatusbahn mit Wappentier



Tunneleinfahrt im Steilbereich mit Oberleitungsmast



20



Die Bahnstrecke im Fels (ganz oben zu sehen) – suche die Tunneleinfahrt



22

Tunnelstrecke mit Beleuchtung



Doppelzug in der Steilstrecke



24



Schienen, Zahnstange, Weiche und Oberleitung



26

Großer Speisesaal (Victoriasaal)



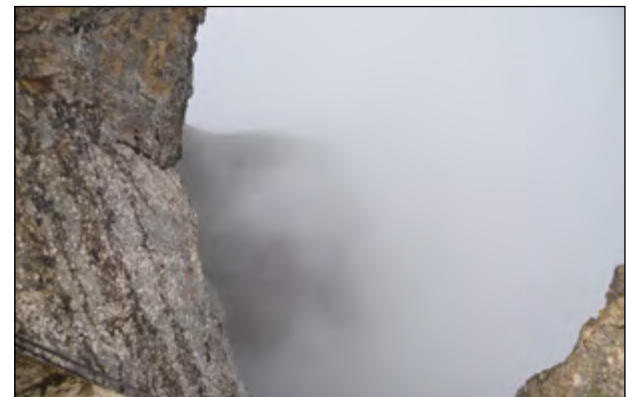
Hotel Pilatus – Kulm

Drachen und Nebel

Von der Bergstation direkt am Gipfel gelangt man direkt auf den Drachenweg. Auf diesem Drachenweg des Pilatus kann jedermann/frau die mystischen Geschichten rund um den Pilatus erwandern. Dieser 40-minütige Rundweg bietet bei gutem Wetter eine wunderbare Aussicht auf die Zentralschweizer Alpen und den Vierwaldstättersee. Dieser Rundweg beginnt und endet bei Pilatus Kulm. Er führt durch beeindruckende Felsformationen und bietet malerische Ausblicke.

Der Drachenweg bringt uns in die faszinierende Welt der Sagen und Mythen. Wir haben diese Welt der Mythen hautnah erlebt. Bei dichtestem Nebel sind wir diesen gut gesicherten Weg rund um den Berg gegangen. Der ins Fels gehauene Weg

war im Inneren wenig durch Nebel beeinträchtigt. Sobald man aus dem Gang vor den Felsen herauskam, war eine mystische und seltsam anmutende Stimmung im dichten Nebel gegeben. Wir sahen keinen Meter in die Tiefe. Der Nebel zog dicht vom Tal kommend an uns vorbei Richtung Gipfel. Bei jedem Aussichtspunkt haben wir ausschließlich in die weiße Nebelwand geblickt. Und der Nebel dämpfte alle Geräusche – es war erstaunlich ruhig um den Gipfel, kein Geräusch war aus der Gegend um den Berg zu hören. Aus dem Nebel fielen unregelmäßig Wassertropfen aus, ebenso wie aus den Felswänden des Ganges. Schade, dass wir die schöne Landschaft nicht sehen konnten – aber die Erinnerung an Geister war auch gut.





Dichtester Nebel auf dem Drachenweg am Pilatus



30

Mittaggüpfi
1916 m 6290 Ft

21

Regenflüeli
1582 m 5194 Ft

Arnenhubel
955 m 3132 Ft

Trockenmatt

Schwarzenberg

Lifelen

Malters

Fräkmüntegg
1416 m 4649 Ft

Mülimäs

Eigenthal

Holderchäppeli

31





Jungfraujoch

Top of Europe



Top of Europe

Eisige Luft streicht übers Gesicht, Schnee knirscht unter den Füßen, und das Panorama auf der Sphinx nimmt einem fast den Atem: auf der einen Seite der Blick ins Mittelland bis nach Frankreich, auf der anderen der Aletschgletscher, gesäumt von Viertausendern.

Wer auf dem Jungfraujoch 3.454 Meter über dem Meer steht, spürt beim ersten Schritt: Das hier oben ist eine andere Welt. Eine, die man unbedingt einmal im Leben gesehen und erlebt haben muss.

Jungfraubahn

Seit über 100 Jahren fährt die Jungfraubahn zur höchstgelegenen Bahnstation Europas auf 3.454 Meter über Meer, mitten im UNESCO-Welterbe „Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch“.

Von der Kleinen Scheidegg fährt die Zahnradbahn das ganze Jahr im Tunnel steil hinauf zum Jungfraujoch.

Sieben Kilometer lang ist der Tunnel ab Station Eigergletscher, der von 1896 bis 1912 gebaut wurde. Ein Stopp im Bergstollen ermöglicht einen spektakulären Blick durch einige Fenster aus der Eignordwand und damit in die Gletscherwelt. Diese Fenster dienten während dem

Bau der Bahn zur Entsorgung des Bauschutts. Später wurden sie als attraktive Aussichtspunkte genutzt, um Bergsteigern bei der Bewältigung der Eiger-Nordwand zuzuschauen. Aber auch Rettungsversuche für Bergsteiger wurden durch diese Öffnungen versucht, allerdings oft nicht mit Erfolg. Wir hatten bei unserer Bergfahrt Pech mit der Aussicht – die Sicht aus den Fenstern war gleich Null – es herrschte starker Nebel auf dieser Höhe.

Auf dem Gipfel erschließt sich den Besuchern eine hochalpine Wunderwelt aus Eis, Schnee und Fels. Diese Wunderwelt kann von den Aussichtsplattformen „Sphinx“ und „Plateau“, auf dem Aletschgletscher oder im „Eispalast“ bewundert werden.

Eiger-Express

Mit der Eröffnung des „Eiger Express“ am 05.12.2020 ist das Verkehrsprojekt der Jungfraubahnen vollendet und ermöglicht die Fahrt von Interlaken auf das Jungfraujoch in nur eineinhalb Stunden. Wo bei man sich vom Begriff nicht täuschen lassen darf: der „Eiger Express“ ist keine Eisenbahn, sondern eine höchst komfortable Kabinen-Seilbahn mit Sitzplätzen, von

wo man eine grandiose Aussicht auf die Bergwelt hat – wenn kein Nebel ist.

Vom Terminal in Grindelwald führt eine S-Bahn in 15 Minuten direkt zum Eigergletscher. So bleibt oben angekommen noch mehr Zeit, das Panorama und die Erlebniswelt zu genießen.

Höchster Bahnhof Europas

Der höchste Bahnhof Europas liegt hier an der Jungfrau auf 3.454 m, daneben befindet sich das höchstgelegene Postbüro Europas mit der eigenen Postleitzahl 3801.

Umgebung oder „Was sieht man?“

In der Umgebung des Jungfraujochs liegen einige Viertausender der Berner Alpen. Im Nordosten befinden sich Mönch (4.110 m), der Eiger (3.967 m) und im Südwesten die Jungfrau (4.158 m). Im Süden des Jungfraujochs ist das Aletschhorn zu sehen. 200 Meter westlich befindet sich auf dem Grat zur Jungfrau die 3.554 Meter hohe Mathildespitze. Etwa 600 Meter östlich des Jochs erhebt sich die Sphinx, eine markante kleine und steile Spitze mit einer Höhe von 3.571 Metern. Sie trägt eine Aussichtsplattform und das wissenschaftliche Sphinx-Observatorium.



36

Blick vom Jungfraujoch Richtung Tal des Aletschgletschers





Aletschgletscher

Der Aletschgletscher ist mit 23 km der längste Gletscher der Alpen. Der Gletscher ist ein Anblick von archaischer Schönheit. Hier oben in der Jungfrauregion wird einem die Größe und Einzigartigkeit des Großen Aletschgletschers am eindrucklichsten bewusst.

Gletscher in Zahlen

Der Faszination des riesigen Eisstromes, der sich über eine Länge von 20 km von seinem Einzugsgebiet in der Jungfrauregion (4.000 m) hinunterzieht bis auf die rund 2.500 m tiefer gelegene Massaschlucht, kann man sich kaum entziehen.

Die konkreten Daten des Gletschers sind: 20 Kilometer lang, eine Fläche von 78 km² groß, ein Volumen von 11 km³. Der Große Aletschgletscher ist damit der längste Gletscher der Alpen.

Der Gletscher hat die Landschaft in der Aletsch Arena über Jahrtausende geformt. Er hat sich dauernd verändert, je nach den herrschenden klimatischen Bedingungen. Die Veränderungen der letzten Jahrzehnte, die uns im Rahmen des Klimawandels sorgen bereiten lassen sich von hier oben am Gletscher gut erkennen.

Der Rückgang des Großen Aletschgle-

tschers ist an der Natur ablesbar. Seinen letzten Hochstand hatte der Große Aletschgletscher um 1860: Er war rund drei Kilometer länger als heute, der Gletscher- rand lag im Bereich des Aletschwaldes gut 200 m höher. Dieses Gebiet zeichnet sich noch immer als helles Band mit recht junger Vegetation in der Landschaft ab. Der Rückgang des Gletschers ist im Bild auf der vorherigen Seite gut erkennbar. Etwa 200 Meter war der Gletscher höher und die sich bewegenden Eismassen haben die Gletscherwand abgeschliffen. Während das damals eisbedeckte Gebiet durch die Gletscherbewegung wie geschliffen erscheint, weisen die darüber liegenden Felsen deutlich sichtbare schroffere Formen auf.

Spuren des Klimawandels

Das „Treibhaus Erde“ setzt auch dem gewaltigen Eismeer in der Aletsch Arena zu. Die globale Erwärmung hat am Großen Aletschgletscher ein beunruhigendes Ausmaß angenommen. Die Beobachtungen des Pro Natura Zentrums Aletsch haben ergeben, dass der Große Aletschgletscher mit einem jährlichen Längenverlust von bis zu 50 Metern und einem drastischen

Rückgang an den Gletscherrändern besonders stark von der Abschmelzung betroffen ist.

Moränen

Der Große Aletschgletscher hat zwei Mittelmoränen. Diese zeichnen sich auf der ganzen Länge des Eisstromes als dunkle Linien ab.

Moränen (aus dem französischen, übersetzt „Geröll“) sind die Gesamtheit des von einem Gletscher transportierten Materials. Im Speziellen sind dies Schuttablagerungen, die durch die Gletscherbewegung auf den Gletscherstrom gelangen. Diese Ablagerungen werden von Gletschern bei ihrer Bewegung mitbewegt oder aufgehäuft und ergeben die im Gelände erkennbaren Formationen. Gletschermoränen erhalten in der Regel einen Namen, da es sich um lang anhaltende Formationen handelt.

Die in Fließrichtung des Gletschers sichtbare rechte Mittelmoräne heißt Kranzbergmittelmoräne.

Die in Fließrichtung des Gletschers erkennbare linke Mittelmoräne heißt Trugbergmittelmoräne.

Der Begriff „Gletschergeröll/-schutt“ ist bei Glaziologen schon lange gebräuchlich.





40

Aletschgletscher und der angezeigte Eisverlust der letzten Jahre



41



STOP!

Hinter den Abschränkungen bleiben.
Stay behind the ropes.



42



43



44

Jungfraugipfel mit 4.185 m



45

EIGER
3970 m

SCHRECKFELD

BORT

GRINDELWALD

GRUND

BRANDEGG

ALPIGLEN

HOLENSTEIN

SCHWENDI

BURGLAUENEN

GRINDELWALD-FIRST
Top of Adventure
2168 m

Bachalpsee

GRINDELWALD
TERMINAL
943 m

46

SCHYNI

MÖNCH
4107 m

JUNGFRAU
4158 m

JUNGFRAUJOCH
Top of Europe
3454 m



EIGERGLETSCHER
Top of Eiger
2320 m

WENGERNALP

KLEINE SCHEIDEGG
Top of Hiking
2061 m

MÄNNLICHEN
2230 m

ALLMEND



WENGEN
coop

WENGWALD

LAUTERBRUNNEN
796 m
coop

GRÜTSCHALP

WINTEREGG
Top of Family
1578 m

MÜRREN
coop

LÜTSCHENTAL

GE PLATTE NACH INTERLAKEN

Bahn zum Jungfraujo



48

Wengernalpbahn im Bahnhof im typische gelb-grünem Design



5053

Kleine Scheidegg

149

Pano 149

49

Höchster Bahnhof Europas

Top of Europe – so beschreibt die offizielle Homepage des Jungfrauoch den Berggipfel. Es handelt sich dabei um den höchsten befahrbaren Punkt Europas, der dann dementsprechend auch über den höchsten Bahnhof des Kontinents verfügt.

Auf 3.454 Metern über Meer befindet sich der Bahnhof Jungfrauoch in den Schweizer Alpen. Einschließlich atemberaubender Ausblicke inmitten schöner hochalpiner Natur.

Mehrere Routen zum Jungfrauoch

Will man hoch zum Bahnhof Jungfrauoch, rechts das Bild des Gipfelbahnhofs unter der Erde, hat man mehrere Routen zur Auswahl. Zum einen kann man vom Grindelwald Terminal mit dem Eiger Express, einer 3S-Bahn, bis zur Station Eigergletscher fahren. Dort steigt man in die Jungfrauobahn um, die schließlich die letzten 7,35 Kilometer zum Gipfel zurücklegt.

Zum anderen kann man von Grindelwald mit der Wengeralpbahn (WAB), einer Zahnradbahn, zur Station Kleine Scheidegg fahren. Dort steigt man dann ebenfalls in die Jungfrauobahn ein, die von dort aus noch 9,34 Kilometer bis zum Gipfel zurücklegen muss.

Es war im August 1893, als der Schweizer Industrielle Adolf Guyer-Zeller einen kühnen Entschluss fasste. Eine Bahn wollte er bauen lassen, die bis auf den Gipfel der 4.158 Meter hohen Jungfrau führt. Bis dahin war der dritthöchste Berg der Berner Alpen mit seiner ewigen Schneedecke nur erfahrenen Alpinisten vorbehalten. Erst 1811 war die Erstbesteigung des Gipfels gelungen. Durch die geplante Bahnstrecke sollte er für ein breites Publikum zugänglich gemacht werden.

16 Jahre Bauzeit

16 Jahre lang dauerte es vom ersten Spatenstich bis zur Fertigstellung der Strecke. Bis ganz auf den Gipfel, wie es sich Adolf Guyer-Zeller erträumt hatte, führt sie zwar nicht, aber mit der Endstation auf dem Jungfrauoch auf 3.454 Metern Höhe gilt ihr Bau dennoch als eisenbahntechnische Meisterleistung.

Mehr als die Hälfte der gut neun Kilometer langen Strecke führt durch einen Tunnel. Der musste damals in Handarbeit durch das Bergmassiv geschlagen werden. Am 1. August 1912, dem Nationalfeiertag der Schweiz, fuhr schließlich die erste Bahn den gesamten Weg bis zur

Bahnstation Jungfrauoch hinauf. Heute benötigen die modernen Züge etwa eine halbe Stunde Fahrzeit. Dabei überwindet die Zahnradbahn rund 1.400 Höhenmeter. Um die Besucher besser an die Höhenluft zu gewöhnen, gibt es einen Zwischenstopp an der Station Eismeer. Von hier hat man bereits freien Blick auf die Rückseite des berühmten Dreigestirns mit den Bergen Eiger, Mönch und Jungfrau. Die Endstation der Bahn liegt im Tunnel. Wer dann auf die Aussichtsplattform hinaustritt, dem schlägt es nicht selten den Atem – nicht nur wegen der dünnen Luft. Bei gutem Wetter eröffnet sich ein einmaliges Bergpanorama mit ca. 200 Alpengipfeln. Die schneebedeckten Spitzen von Jungfrau und Mönch sind zum Greifen nah.



Altes Bild „Station Eismeer“ aus der Bauzeit der Bahn



Bahnhof Jungfrauoch im Berg

51



52

Blick aus dem Führerstand bei der Fahrt aus dem Bahnhof



Links: ein erstes Hotel für Touristen wurde 1840 erbaut. Blick auf den Bahnhof „Kleine Scheidegg“

Kleine Scheidegg

Ab dem Bahnhof Interlaken-Ost gibt es Verbindungen nach Lauterbrunnen und Grindelwald. In beiden Orten steigt man zur Weiterfahrt zur Kleinen Scheidegg mit der Wengernalpbahn um. Rechts im Bild ist der Bahnhof Grindelwald zu sehen.

Die Kleine Scheidegg ist die Passhöhe zwischen dem Eiger und dem Lauberhorn. Vom Bahnhof Interlaken Ost via Lauterbrunnen oder Grindelwald erreicht man die Kleine Scheidegg in etwas mehr als eine Stunde. Auf 2.061 m Höhe angekommen, erwartet uns eine einmalige Sicht auf Eiger, Mönch und Jungfrau.

Auf der Fahrt zur Kleinen Scheidegg hält der Zug in kleinen Alpendörfern, er fährt über Wiesen und durch Wälder immer näher zu den imposanten Gletschern des Berner Oberlandes.

Die Kleine Scheidegg ist bekannt für das oben bereits angesprochene Panorama mit dem Dreigestirn Eiger, Mönch und Jungfrau.

Die Passhöhe (2.061 m) zwischen Eiger (3.967 m ü. M.) und Lauberhorn (2.472 m) im Berner Oberland, die Grindelwald mit Lauterbrunnen verbindet, wird „Kleine Scheidegg“ genannt. Heute hat auch der Bahnhof diesen Namen. Auf der Kleinen

Scheidegg befinden sich Hotels, Restaurants, Skilifte sowie der Bahnhof der beiden Zahnradbahnen Wengernalpbahn und Jungfraubahn.

Der Bahnhof „Kleine Scheidegg“ ist ein Zwischenstopp auf dem Weg zum Jungfraujoch – Top of Europe. Da sich mit zunehmender Höhe auch der Luftdruck verändert, ist eine Pause auf der Kleinen Scheidegg (2.061 m) zu empfehlen, bevor man die letzten Höhenmeter zum 3.454 m hohen Jungfraujoch hochfährt. Bei der Fahrt ganz nach oben kann es in der dünnen Luft in der Höhe schon zu einem Kreislaufproblem kommen, wenn man einen schlechten Tag hat.

Blick auf die Eiger Nordwand

An der Kleinen Scheidegg angekommen bietet sich eine gute Sicht in die Eiger-Nordwand. Bei den frühen Besteigungen dieser wohl schwersten Bergwand standen hier die Besucher, um die Bergsteiger in der Wand mit dem Fernglas zu verfolgen und darauf zu warten, was geschieht.

Im Winter ist die Kleine Scheidegg – zusammen mit dem Männlichen – Mittelpunkt eines ausgedehnten Skigebiets rund um Grindelwald und Wengen. Am ober-

halb der Scheidegg gelegenen Lauberhorn befindet sich der Start des bekannten Lauberhornrennens.

Lauberhornrennen

Dieses traditionsreiche Rennen ist ein von der FIS veranstalteter Wettbewerb mit einer Abfahrt, einem Slalom und einem Super-G, früher Kombination genannt.

Die Rennen finden seit 1930 jährlich in Wengen im Berner Oberland in der Schweiz statt. Benannt ist das Rennen nach dem 2.472 Meter hohen Lauberhorn, auf dessen Schulter die Abfahrt beginnt. Der Start liegt nicht weit entfernt von der Bahnstation Kleine Scheidegg.

Bekannt und auch berüchtigt, zumindest bei Skirennläufern, ist die Lauberhornabfahrt. Sie ist mit ca. 4,5 km Länge und mit Fahrzeiten um 2:30 Minuten die längste aller Abfahrten im Weltcup und weist mit knapp 160 km/h auch die höchste Maximalgeschwindigkeit auf.

Das Lauberhornrennen zählt seit Jahrzehnten zu den Klassikern des Alpinen Skiweltcups und wird traditionellerweise immer im Januar durchgeführt, eine Woche vor dem zweiten Klassiker, dem Hahnenkammrennen in Kitzbühel.



Im Bahnhof Grindelwald kurz vor der Abfahrt eines Zuges zur Kleinen Scheidegg



56

Blick aus dem Führerstand bei der Fahrt zur Kleinen Scheidegg



Wengernalpbahn

Die Wengernalpbahn mit ihren typischen gelb-grünen Zügen, kurz WAB, ist 1893 eröffnet worden. Die schmalspurige Zahnradbahn im Berner Oberland war eine eisenbahntechnische Pionierleistung. Die Strecke führte damals wie heute von Lauterbrunnen über Wengen und die Kleine Scheidegg nach Grindelwald.

Benannt wurde die Bahn nach der Wengernalp, die sich zwischen Wengen und der Kleinen Scheidegg befindet. Sie gilt auch heute noch als die längste durchgehende Zahnradbahn der Welt.

Bahnbau und -betrieb

1890 wurde die Genehmigung für den Bau einer Bahn auf die Kleine Scheidegg erteilt. Am 18. April 1892 fand die erste Probefahrt statt. Im Juli desselben Jahres war die Strecke schon nahezu fertiggestellt. Am 10. August 1892 erreichte der erste Zug die Kleine Scheidegg. Heute praktisch kaum noch vorstellbar, in welcher kurzen Zeit die Genehmigung für den Bau der Strecke erteilt wurde und der Bau tatsächlich erfolgreich durchgeführt wurde.

Am 20. Juni 1893 setzte der offizielle Fahrplanverkehr ein. Der unerwartete große Ansturm an Fahrgästen machte den

Kauf mehrerer neuer Fahrzeuge für die WAB erforderlich. Die ursprüngliche „alte Strecke“ genannte Linienführung war mit bis zu 250 ‰ zwischen Lauterbrunnen und Wengen sehr steil und eine große Belastung für die Triebfahrzeuge. Aufgrund des Streckenverlaufs war sie stark eisschlaggefährdet und wurde deshalb jeweils im Winter gesperrt. 1909 wurde zum ersten Mal der Winterbetrieb eingeschränkt angeboten.

Neue Bahntrasse

1910 wurde eine zwischenzeitlich erstellte neue Bahntrasse in Betrieb genommen, die durch zahlreiche Tunnel geführt und nur noch Steigungen von 180 ‰ aufweist.

Diese neue Strecke wurde ausschließlich mit Elektrolokomotiven betrieben. Die alte Strecke blieb bis Ende 2007 in Betrieb und wurde für den Güterverkehr und für Leerzüge verwendet.

Streckenlänge

Die Streckenlänge beträgt 19,201 Kilometer und wird auf der ganzen Länge mit Zahnstangen gefahren. Die Spurweite beträgt 800 Millimeter, der kleinste Kurvenradius 60 Meter. Die Zahnstangen gehören

zum System Riggenbach, verändert durch Arnold Pauli. Die neuesten Triebwagen der Bahn erreichen 28 km/h auf der Bergstrecke, also auf der Fahrt hoch nach Scheidegg. Die Talfahrt ist deutlich langsamer.

Betriebstechnik

Bei der WAB befindet sich das Triebfahrzeug immer talseitig. Wie bei den meisten Zahnradbahnen mit großen Neigungen sind die Antriebe asymmetrisch, die Triebzahnräder befinden sich jeweils auf der Talseite jedes Drehgestells. Auch ist die Inneneinrichtung der Fahrzeuge, insbesondere die Neigung der Sitze, so gestaltet, dass es immer eine Bergseite und eine Talseite gibt. Dies erlaubt es auch, die Bremsausrüstung für die Talfahrt einer Fahrtrichtung zuzuordnen und so wesentlich zu vereinfachen. Daher ist ein Überfahren des Passes bei der Kleinen Scheidegg nicht ohne weiteres möglich; die Züge verkehren von Lauterbrunnen respektive Grindelwald aus bis zur Kleinen Scheidegg. Hier muss der Zug wegen der Brems- und Antriebstechnik der Zahnradbahn für die Weiterfahrt von den Fahrgästen immer gewechselt werden. Aber das ist für alle kein Problem.



58

Die Steigung auf der Strecke ist am Bahnhof „Wengen“ am Gleis gut erkennbar



59



60

Blick vom Bahnhof Kleine Scheidegg Richtung Eiger und Grindelwald



Links: Zügeinfahrt in den Bahnhof „Eigergletscher“. Die Zahnstangen sind gut zu erkennen

Jungfraubahn

Im Jahr 1912 wurde die Jungfraubahn eröffnet, ein Pionierwerk unter den Bergbahnen. Die Zahnradbahn befördert Gäste von der Kleinen Scheidegg auf das Jungfraujo – Top of Europe, das sich auf 3.454 Meter über Meer in einer Welt aus Fels, Eis und Schnee befindet. Die Jungfraubahn überwindet 1.400 Höhenmeter. Eine Fahrt dauert 35 Minuten.

Höchstgelegenen Bahnhof Europas

Die Reise führt zum höchstgelegenen Bahnhof Europas. Von der neun Kilometer langen Strecke liegen 7.6 Kilometer im Tunnel, wobei die Bahn die Berge „Eiger“ und „Mönch“ durchquert.

Bei der Zwischenstation Eismeer halten die Züge fünf Minuten lang und die Besu-

fenster (View Point) die faszinierende Bergwelt bewundern. So steht es zumindest im Prospekt der Bahn. Unsere Wirklichkeit sah anders aus. Dicker Nebel verhinderte den Blick in die Berglandschaft. Dafür wurden wir oben am Berg entschädigt – Traumwetter!

Bau der Bahn

Am 20. Dezember 1893 bewarb sich der Industrielle Adolf Guyer-Zeller um eine Konzession für eine Zahnradbahn, die an der Bahnstation der Wengernalpbahn (WAB) auf der Kleinen Scheidegg beginnen und in einem langen Tunnel durch das Massiv von Eiger und Mönch bis hinauf auf den Gipfel der Jungfrau führen sollte. Am 21. Dezember 1894 erteilte das Parlament diese Konzession. Guyer-Zeller plante von Anfang an einen elektrischen Betrieb für die Jungfraubahn und sicherte sich daher die Wasserrechte an beiden Lütschinen. Am 10. Juni 1896 erhielt er die Konzession zum Bau der Kraftwerke. Die Dauer des Baues war von Anfang an klar – es bedurfte größter Anstrengungen menschlicher und finanzieller Art, um den Bau zu ermöglichen. Von 1896 bis 1912 dauerten die Arbeiten an der Strecke.

Die Geschichte des Baus der Jungfraubahn ist geprägt von Sprengungslücken, Streiks und finanziellen Problemen. Erst 1912 wurde die Strecke bis zum Jungfraujo – Top of Europe, das sich auf 3454 Meter über Meer befindet, fertiggestellt – neun Jahre später als ursprünglich geplant.

Bemerkenswert ist, dass der Streckenabschnitt Eismeer – Jungfraujo sowohl im Adhäsionsbetrieb als auch im letzten Abschnitt kurz vor dem Jungfraujo mit Zahnradbetrieb befahren wurde. Daher mussten spezielle, für den Reibungs- und Zahnradbetrieb ausgerüstete Lokomotiven angeschafft werden. Erst 1951 stellte man die ganze Strecke der Jungfraubahn auf einen durchgehenden Zahnradbetrieb um, da dies die Betriebsführung erleichterte.

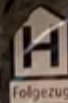


Blick vom View Point in den Nebel und wie es sein könnte

View Point



2



Folgezug

218

63

Haltepunkt „View Point“ bei der Hochfahrt zum Jungfraujoeh. Hier wird für die Fahrgäste eine Pause eingelegt – Kreislauf!

Altes und Neues

Die Jungfraubahn fährt noch heute, mehr als 100 Jahre nach Inbetriebnahme, auf der gleichen Strecke zur Station Eigergletscher und durch den 7,6 km langen Tunnel zum Jungfraujoch.

Sonst erinnert nicht mehr viel an die Gründungszeit. Modernes Rollmaterial bringt den Fahrgast in wesentlich kürzerer Zeit zum mittlerweile weltbekannten Ausflugsziel Jungfraujoch – Top of Europe. Dauerte die Fahrt 1912 noch 1 ¼ Stunden, beträgt die Fahrzeit heute nur noch 25 Minuten. Und dabei ist ein Stopp integriert, der die Fahrgäste zum View Point führt. Also an den Punkt der Strecke, an dem die Arbeiter im Bild unten links gerade Steine schlagen. Im Hintergrund der alten Aufnahme sind die Alpen erkennbar.

erwartet den Gast eine unvergleichliche Aussicht auf das hochalpine Aletschgebiet und das Schweizer Mittelland. Der größte Eispalast der Alpen bietet einen intensiven Einblick ins Innere des Gletschers. Der „Snow-Fun-Park“ und die hochwertige Inszenierung „Alpine Sensation“ – rund um die Geschichte des Baus der Jungfraubahn – sind weitere Attraktionen, welche einen Ausflug zum Jungfraujoch lohnenswert machen.

Aus dieser Inszenierung sind die alten Bilder auf dieser Seite. Sie zeigen die mühsame Arbeit, die Unterstützung durch die Bevölkerung, die erste Elektrolokomotive die nur mit Zahnradantrieb fuhr. Und oben ist eine alte Aufnahme von den ersten Touristen.



Alte Aufnahmen vom Bau der Jungfraubahn, der erste E-Zug und erste Touristen auf dem Berg



Zugpaar auf dem Weg nach oben



EIGER
3970 m

ALPIGLEN

BRANDEGG

HOLENSTEIN

BURGLAUENEN

SCHYNI

coop

GRINDELWALD

GRINDELWALD
TERMINAL

943 m

Bachalpsee

GRINDELWALD-FIRST
Top of Adventure
2168 m

SCHRECKFELD

BORT

GRUND

SCHWENDI

66

MÖNCH
4107 m

JUNGFRAU
4158 m

JUNGFRAUJOCH
Top of Europe
3454 m



EIGERGLETSCHER
Top of Eiger
2320 m

WENGERNALP

KLEINE SCHEIDEGG
Top of Hiking
2061 m

MÄNNLICHEN
2230 m

ALLMEND



WENGEN
coop

WENGWALD

LAUTERBRUNNEN
796 m
coop

WINTEREGG
Top of Family
1578 m

GRÜTSCHALP

MÜRREN
coop

LÜTSCHENTAL

GE PLATTE NACH INTERLAKEN





Trümmel -bach -fälle

69

Wasserfälle im Berg

Die zehn Gletscher-Wasserfälle im Bergjünnen, durch einen Tunnel-Lift zugänglich gemacht, machen die Trümmelbachfälle einzigartig. Sie gelten als die größten unterirdischen Wasserfälle Europas. Hier sind wir fasziniert von der Kraft des Wassers, vom ohrenbetäubenden Lärm. So beschreibt denn auch der Name „Trümmelbach“ nicht einen optischen Eindruck, wie bei Wasserfällen üblich, sondern einen akustischen: Trümmelbach = Trommelbach. Und laut ist es in den Höhlen mit den Wasserfällen.

Entwässert Eiger, Mönch und Jungfrau

Der Trümmelbach entwässert allein die riesigen Gletschergebiete von Eiger, Mönch und Jungfrau mit bis zu 20.000 l Wasser pro Sekunde, und dies aus einem Einzugsgebiet von 24 km², das bis zur Hälfte mit Schnee und Eis bedeckt ist.

Die Wassermenge schwankt gewaltig: Vom Dezember bis zum März fließt nur ein Rinnsal unter starren Eispanzern. Nach Frostnächten im April und Oktober ergießen sich wenige Dutzend Liter pro Sekunde – während der Schneeschmelze aber vom April bis zum Juni, dann in der Zeit der Gletscher-Schmelze von Juni bis Sep-

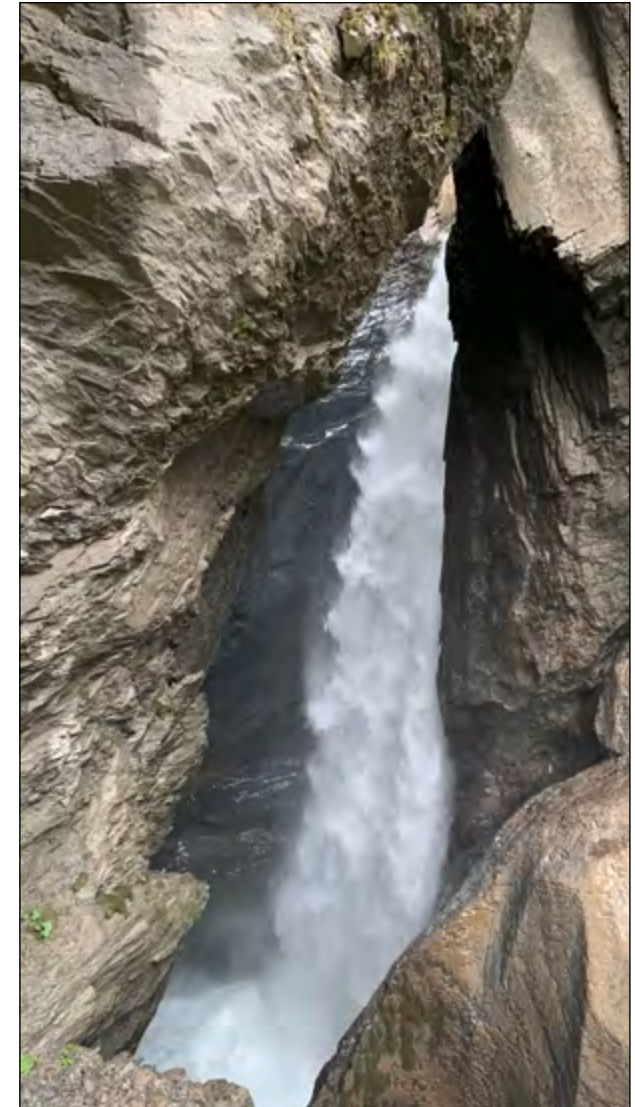
tember sowie nach Land- und Gewitterregen können bis zu den bereits genannten 20.000 Litern pro Sekunde durch die Felsen donnern: Der Trümmelbach wird zum gewaltigen, reißenden und donnernden Fluss.

Was im Sommer fließt und laut durch die Felsen tobt, ist in kalten Wintern zu Eis erstarrt und bleibt dann stumm.

Einzigartige Wasserfälle im Berg

Die Trümmelbachfälle sind die einzigen, unterirdisch zugänglichen Gletscherwasserfälle der Welt, erschlossen durch Lift, Galerien, Tunnel, Wege und Plattformen. Sie allein führen das Schmelzwasser der Gletscher von der Jungfrau talwärts, bis zu 20.000 Liter Wasser pro Sekunde. Über 20.000 Tonnen Geröll reißen sie jährlich mit und bringen einen ganzen Berg zum Donnern.

Die Trümmelbachfälle sind Teil der 72 Wasserfälle des Lauterbrunnentals, zu denen auch der eindrucksvolle Staubbachfall gehört. Eine meist flache Wanderung führt von Lauterbrunnen nach Stechelberg an den von senkrechten und teils mehreren hundert Meter hohen Felswänden hinunter sprudelnden Wassern vorbei.





Zu Fuß hinein in den Berg zu 10 Wasserfällen

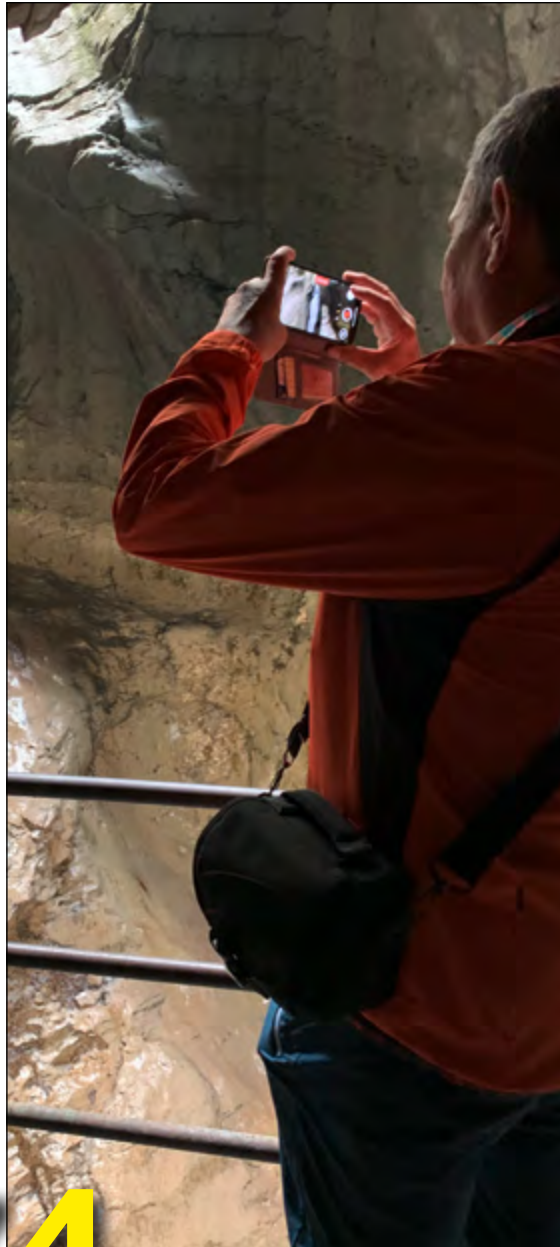


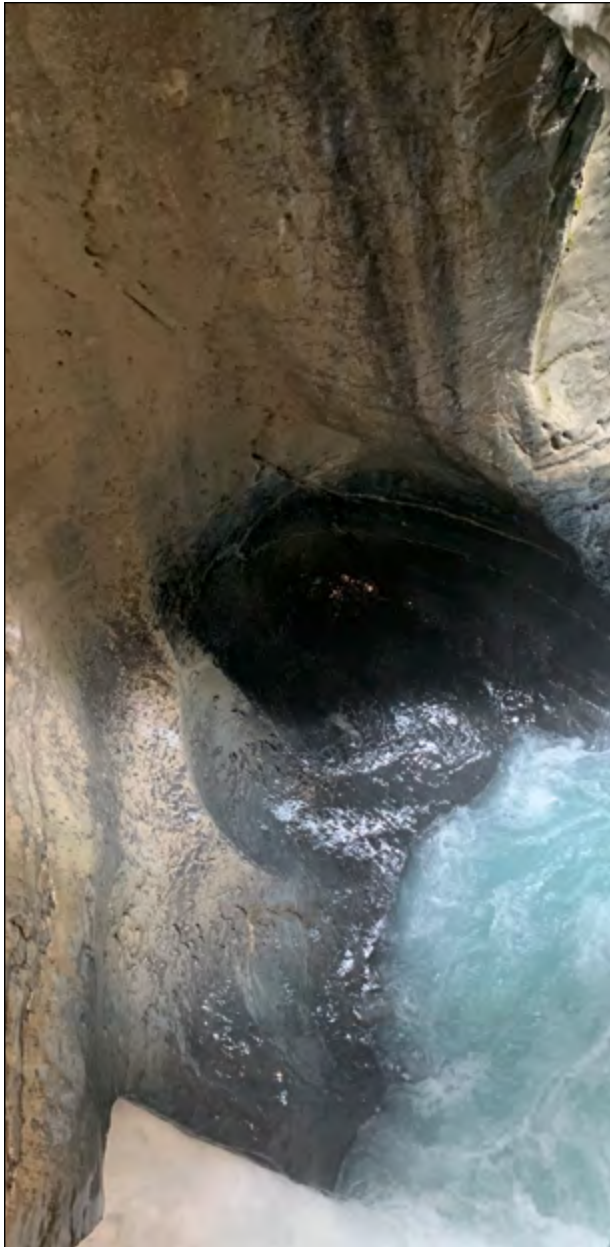
72

Wassermassen sind mit Getöse im Berg unterwegs



Man ist einfach am Staunen über die Ansichten im Berg





Nach vielen Fällen und gewaltigem Wasserrauschen kommt eine Gaststätte zum Aufwärmen



76

Das Wasser ist, so wie es aussieht, richtig kalt

Unser Besuch in Trümmelbach

Ein wahrlich atemberaubendes Erlebnis mit tollen Ansichtungen auf mächtige Wasserströme, das über Millionen von Jahren abgenutzter Klippen mit lautem Getöse hinunter rauscht. Ein wahrlich beeindruckendes Gesamterlebnis, das in der Art wie in Trümmelbach weltweit sicherlich einzigartig ist. Wann kann man schon einmal lange im Erdinneren herumgehen und die gewaltigen Wassermassen beobachten und hören.

Es ist ziemlich steil in der gesamten Höhlenanlage. Schmale, aber gut gesicherte Wege gehen über viele Stufen hinauf und Hinunter. Das ist am Anfang sicherlich gewöhnungsbedürftig. Aber man gewöhnt sich in die Höhen und genießt dann all die einzigartige Schönheit der Mutter Natur unter und in den Felsen der Berner Alpen.

Da unten in den Höhlen ist es bedingt durch das Wasser feucht. Es tropft von den Decken, von den Wänden, es ist klamm und die Temperatur ist nicht unangenehm. Aber wir sind froh, dass wir unsere Pullover und Jacken mitgenommen haben. Die Wege sind stellenweise rutschig und man muss vorsichtig gehen.

Die Wege sind nicht immer optimal ausgeleuchtet. Daher ist es besser, man bleibt zum Schauen und Beobachten der Wassermassen einfach stehen und genießt die Eindrücke des jeweiligen Naturschauspiels.

Wir fuhren zu Anfang mit dem Aufzug hinauf und stiegen dann bis zu den oberen Fällen. Unser Eindruck nach wenigen Metern – kraftvoll, majestätisch und schön. Wir beschlossen dann, zu den unteren Fällen hinunter zu wandern, anstatt wieder den Aufzug hinunter zu nehmen. Dieser Weg in die Tiefe lohnt sich auf jeden Fall. Dabei kommt man immer wieder aus dem Felsenlabyrinth hinaus und hat dann einen schönen Blick auf die gegenüberliegenden Felswände und das Tal.

Zur Gesamtanlage der Trümmelbachfälle gehören ein großer, gebührenfreier Parkplatz, ein Selbstbedienungsrestaurant mit Aussichtsterrasse sowie ein kleiner Souvenirladen. Im netten Restaurant werden Getränke, hausgemachte warme und kalte Spezialitäten, sowie ausgezeichnete Kuchen und Gebäck angeboten. Und die Preise sind für schweizer Verhältnisse im Restaurant halbwegs normal, so dass man Kaffee und Kuchen genießen kann.



Ein netter Gasthof mit schöner Terrasse und einem tollen Blick auf die Berner Alpen



78



Brienzer See Thuner See

79

BLS Schifffahrt

Eine Brise (Süßwasser-) Seeluft, ein Hauch Nostalgie – eine Schifffahrt auf den historischen und neuen Dampf- und Motorschiffen auf Thuner- und Brienersee ist für uns ein unvergessliches Erlebnis.

Rund 12 Schiffe zählt die Flotte der BLS Schifffahrt, davon zwei Schaufelraddampfer. Bedauerlicherweise sind nicht alle Schiffe unterwegs. Wie so oft in unseren schwierigen Zeiten hat auch die Personalnot an den beiden Schweizer Seen zugeschlagen und Schiffe stillgelegt.

Egal mit welchem Schiff, die Aussicht fasziniert immer: Der sagenhafte Blick auf das berühmte Dreigestirn von Eiger, Mönch und Jungfrau, zahlreiche historische Dörfer und Schlösser und die einzigartige Landschaft des Berner Oberlands sind nur einige der Höhepunkte der Schifffahrten. Verschiedene Themen- und Kulinarikschiffe runden das Angebot auf den türkisfarbenen Seen ab.

Sturmfahrt

Von Interlaken sind wir bis ans Ende des Sees nach Brienz gefahren. Eine wunderschöne Fahrt auf dem Brienersee, der uns an viele nette kleine Orte und interessante Ausstiegstellen gebracht hat. Dabei

haben wir bei schönstem Wetter einen kleinen Imbiss auf dem Außendeck des Schiffes genossen. Und wir konnten dabei die wunderbare Landschaft genießen. Schöner kann man auf einem Binnensee eigentlich nicht unterwegs sein.

Nach dem Ausstieg in Brienz, einem kleinen Ort am See. Die Gemeinde Brienz mit einer Fläche von 5.492 ha liegt am Ufer des Brienersees und am Fuße des Briener Rothorns. Das Briener Rothorn ist ein 2.348 m hoher Berg in den Em-

mentaler Alpen, auf der Grenze zwischen den Kantonen Luzern, Obwalden und Bern. Der Gipfel ist die höchste Erhebung im Kanton Luzern. Von Brienz aus geht eine Seilbahn hoch zum Gipfel. Im Winter ist die Bergstation der Seilbahn der Startpunkt zum Skigebiet beim Eissee im Osten des Berges. Neben der Anlegestelle der Schiffe befindet sich der Bahnhof mit einen direkten Zugang zur Seilbahn. Daher ist das Skigebiet im Winter sehr gut mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar.



Brienz, Innendorf, und Schiffsanleger, im Hintergrund der Bahnhof der SSB



Heftiges Sturmwetter kommt von Interlaken auf Brienz zu

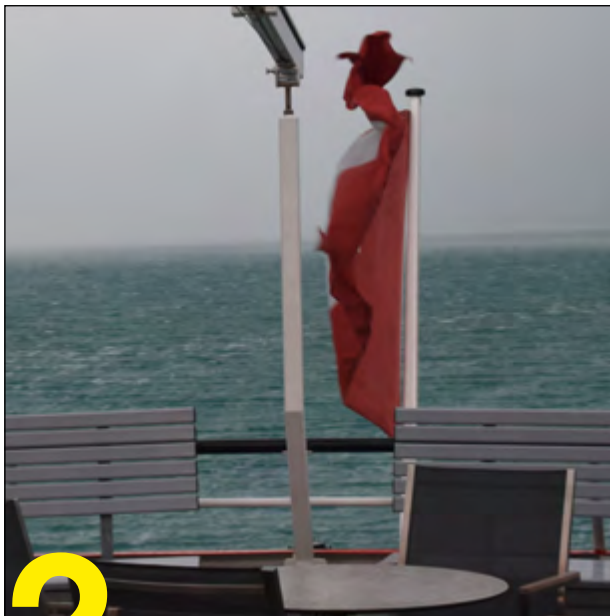
81

Brienz selbst ist nett, viele Geschäfte weisen auf einen florierenden Tourismus hin. Das ist bei schöner Umgebung am See und den Bergen nicht verwunderlich. Unser Aufenthalt war leider sehr eingeschränkt.

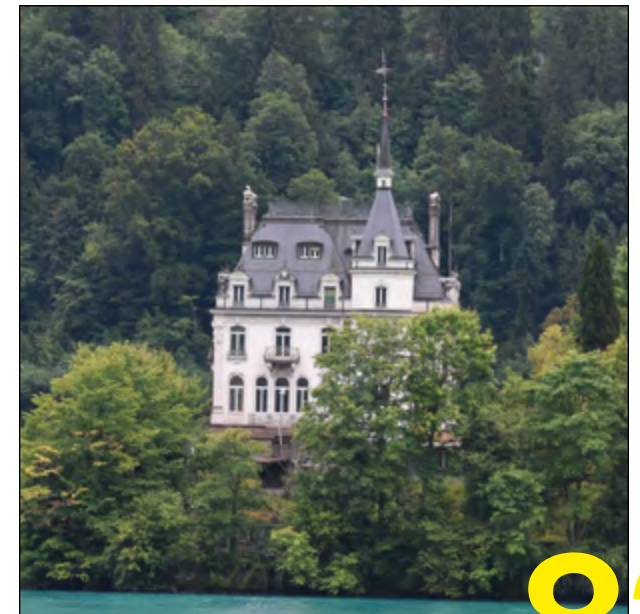
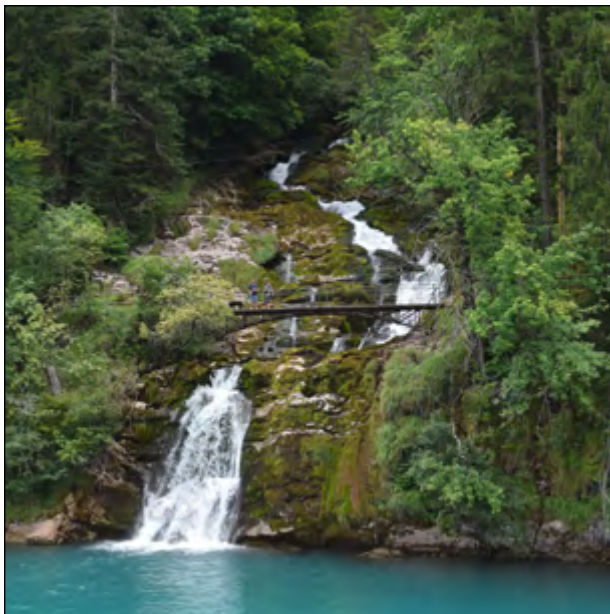
Sturm kündigt sich an

Nach etwa 20 Minuten Aufenthalt im Ort wurde es zunehmend stürmisch, dunkel und frisch. Glücklicherweise war das Schiff noch im Hafen und wir konnten uns

vor dem beginnenden Sturm in das Bordrestaurant „retten“. Wie in den Bergen oft üblich, erreichte der Sturm den Ort und das Schiff unwahrscheinlich schnell. Plötzlich waren die Wellen etwa einen Meter hoch und der, an sich friedliche See brodelte heftig. Das konnte man hervorragend an den heftigen Bewegungen der Schweizer Flagge am Heck des Schiffes erkennen. Auf dem See war deutlich was los. Und die sonst so friedliche Flagge knallte richtig laut im Wind.



Schweizer Flagge am Heck wird vom heftigen Wind richtig unruhig





84

Stillgelegte Schiffe: Interlaken und Jungfrau

Schönstes Schiff

Die beiden Schiffe „Interlaken“ und „Jungfrau“ waren zum Zeitpunkt unseres Besuches stillgelegt und lagen im Verbindungskanal zwischen den beiden Seen fest vertäut. Grund: Personalmangel.

Dafür konnten wir das „DS Lötschberg“ bewundern. Rolf und Gaby konnten mit diesem Schiff sogar fahren. Wir haben dies leider nicht geschafft, da wir vom Regen in Brienzen auf unser Ausflugsschiff getrieben wurden.

DS Lötschberg

Die Lötschberg ist ein 1914 erbauter Schaufelraddampfer, der als einziges Dampfschiff (DS) auf dem Brienzersee verkehrt. Das Schiff ist nach dem Alpenübergang Lötschberg benannt. Es wird von der BLS Schifffahrt betrieben und verkehrt im Fahrplan- und Ausflugsverkehr.

Der Salondampfer Lötschberg wurde als 299. und letzter Raddampfer von der Firma Escher, Wyss & Cie. in Zürich gebaut und am 25. Juli 1914 in Betrieb genommen. Nach nur neun Tagen in Betrieb wurde er wegen des Ausbruchs des Ersten Weltkriegs für Jahre stillgelegt.

Nach Kriegsende verkehrte das Schiff bis 1923 nur an zwei Tagen pro Woche.

Während der Zeit des Zweiten Weltkriegs fuhr das Schiff nur an schönen Sonntagen. Statt mit Steinkohle wurde das Schiff mit Holz befeuert – Kohle war zu teuer und nicht genügend verfügbar. 1968 wurde der Treibstoff auf Heizöl umgestellt.

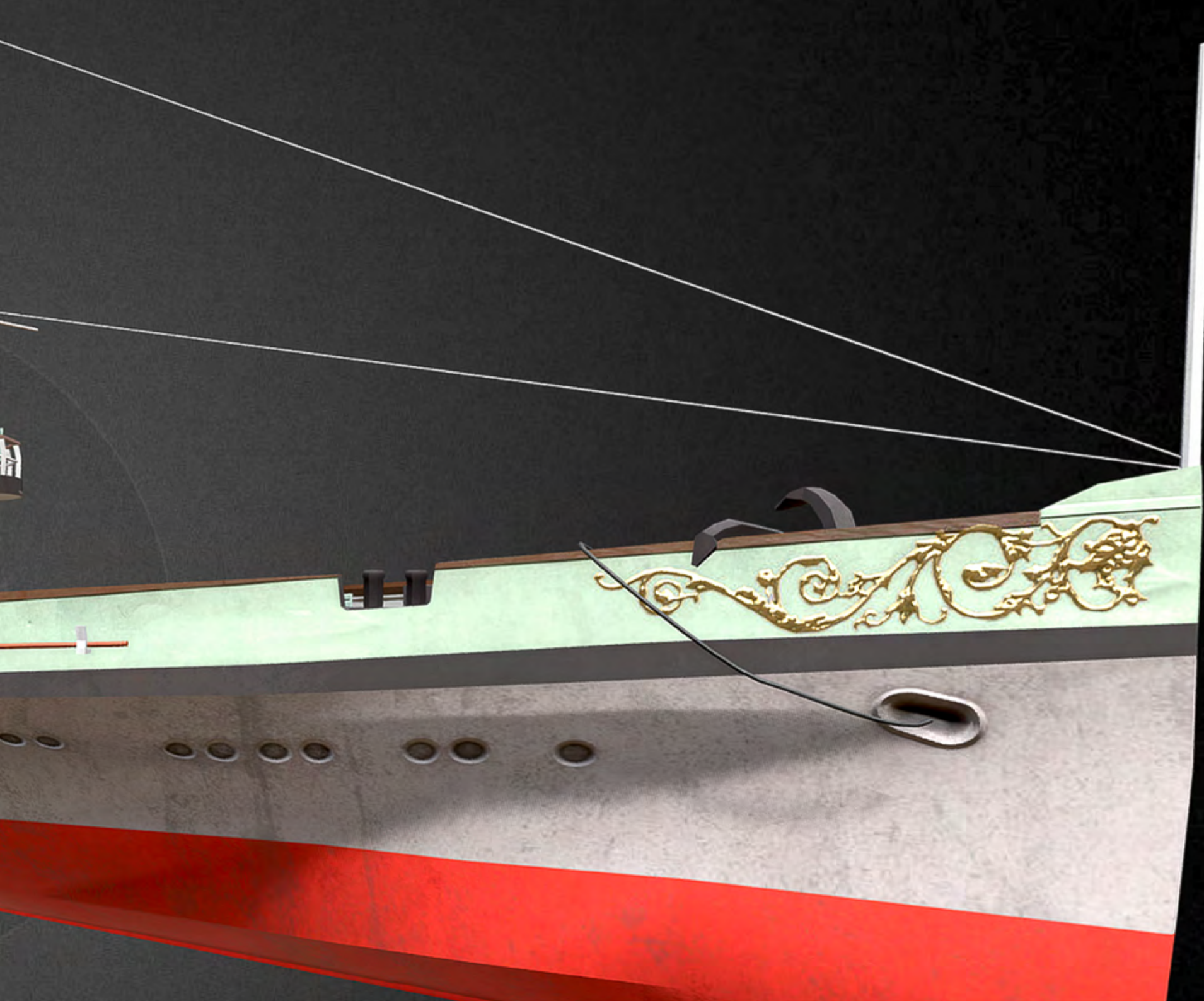
Im Winter die Lötschberg mit Kes-Diese auf-Revisi-kostete Millionen Schweizer Franken.

Jahr 2008 der Internationale Rat für ICOMOS die sorgfältige und nach denkmalpflegerischen Grundsätzen erfolgte Restaurierung dieses alten Salondampfers mit der „Besonderen Auszeichnung 2008“.

Heute gilt der nostalgische Raddampfer „DS Lötschberg“ ist das Bijou vom Brienzersee. Der Salondampfer entführt die Fahrgäste in die Belle-Epoque Nostalgie und die damit verbundene (vermeintliche) Romantik dieser Zeit um 1900.









88

Neues Schloss Interlaken, heute Sitz der Verwaltung



Interlaken



89

Alte Stadt

Interlaken ist dein Ausgangsort für unvergessliche Ausflüge ins Berner Oberland und weltweit führend in punkto Abenteuersport. Hier trifft man auf Seen, Bergdörfer, Höhlen und die grandiosen Berner Alpen mit ihren Gletschern – alles ganzjährig gut erschlossen mit Schiene, Straße und Bergbahnen.

Einzigartige Lage der Stadt

Die Stadt liegt im Westen der Schweiz im Berner Oberland zwischen Thuner- und Brienersee. Die Lage zwischen zwei der schönsten Seen der Schweiz macht Interlaken so einzigartig und durchaus besonders. Daher ist die Erkundung der Seen auf einer Schifffahrt fast ein Pflichtprogramm als Besucher. Man fährt wahrlich vor grandioser Kulisse über die Seen.

Die Flussstrecke zwischen den beiden Seen ist fast sechs Kilometer lang. Im Mittelalter wurde das Flussbett der Lutschine gegen Osten verlegt, damit das Gewässer in den Brienersee mündet und die Siedlung Interlaken nicht mehr mit ihrem Geschiebe und Hochwasser bedroht. Diese Baumaßnahme gilt als die erste große Gewässerkorrektur im Gebiet der Schweiz. Neben der Aare verläuft vom Thunersee

her der in den 1890er Jahren gebaute Schifffahrtskanal bis zur Anlegestelle beim Bahnhof Interlaken West. Oberhalb des Kanals befindet sich das 1894 errichtete Wasserkraftwerk Interlaken, das einen Teil des Höhenunterschieds von sechs Metern zwischen dem Brienersee und dem Thunersee zur Energieerzeugung ausnützt.

Das heutige Interlaken löste sich 1837 von der Gemeinde Matten ab und wurde zur selbständigen Gemeinde. Diese neue Gemeinde hieß zwischen 1837 und 1891

Aarmühle, der Name stammt von einer früheren Klostermühle an der Aare. Im Jahr 1891 erhielt Interlaken dann seinen heutigen Namen. Interlaken liegt auf dem Schwemmland des „Bödeli“ zwischen dem Thunersee und dem Brienersee. Der heutige Name ist abgeleitet von lateinisch „inter lacūs“, also „zwischen den Seen“. In einem der ersten Siegel lautet der Name der Gemeinde übrigens „Civitatis Inderlapien“ (rechts), also „Siegel der Gemeinde Inderlapien“. Daraus wurde Interlaken.



Dampferanleger Interlaken Ost und Blick zum Jungfraumassiv



Stadtbummel muss sein

Einen Stadtbummel beginnt man an der Bahnhofstrasse, dann über die Aare in die Altstadt und weiter Richtung Höhweg, also der Shoppingpromenade mit viel Swissness. Noch nie haben wir so viele Uhrengeschäfte gesehen wie in Interlaken. Unterwegs schauen wir immer wieder den Paraglidern zu. Und um die Traumkulisse zu vervollständigen steht im Hintergrund das Jungfrau-massiv und die einzigartige Bergwelt.



Günstige Verkehrsanbindung

Interlaken liegt verkehrsgünstig an den Verbindungen Bern – Grimselpass – Wallis, Bern – Sustenpass – Uri, Bern – Brünigpass – Stadt Luzern und Montreux – Interlaken – Brünig – Luzern. Von Interlaken aus zweigen die Täler von Lauterbrunnen und Grindelwald ab, wodurch Interlaken das Zentrum des östlichen Berner Oberlandes ist. Durch den Bau der Berner Oberland-Bahnen nach Lauterbrunnen und Grindelwald 1890 und der Jungfrau-



bahn 1912 nahm Interlaken einen gewaltigen wirtschaftlichen Aufschwung. Aber bereits vorher war Interlaken touristisch entdeckt worden.

Goethe war hier

Bereits um 1800 wurde die Bergwelt von Reisenden entdeckt und vor allem beschrieben. Darunter waren Johann Wolfgang von Goethe (1790), Lord Byron (1816) und Felix Mendelssohn-Bartholdy (1822 und 1847). Touristisch war die Gegend noch nicht entwickelt, aber es wurden erste Hotels gebaut.

Lord Byron beschrieb die Gegend im Interlaken im September 1816 wie folgt: „eine Gegend, die für Käse, Freiheit, Besitz und Steuerfreiheit berühmt ist“. Er führte ein Alpentagebuch, und seine zunehmende Aufregung beim Besuch vom 22. bis 26. September 1816 ist deutlich zu erkennen. Nach der Überquerung des Thunersees erreichte er Interlaken und erlebte dort „eine Reihe von Szenen jenseits aller Beschreibung oder bisheriger Vorstellungen“. Er bestaunte die Jungfrau, das Lauterbrunnental und den 270 Meter hohen Staubbachfall.

Byron bestieg den Wengen und schrieb:

Stadtgeschichte

„Auf der einen Seite erstreckte sich unser Blick auf die Jungfrau mit all ihren Gletschern; dann auf das Silberhorn, das wie die Wahrheit leuchtete; dann auf den Kleinen Eiger, den Großen Eiger und nicht zuletzt auf das Wetterhorn ... Auf der anderen Seite stiegen die Wolken aus dem gegenüberliegenden Tal auf und kräuselten senkrechte Abgründe wie den Schaum des Höllenmeers bei einer Springflut.“

Er schwärmte von Grindelwald, dessen Gletscher „wie ein gefrorener Orkan“ wirkten. Später sah er die Reichenbachfälle, wo Sherlock Holmes ein Jahrhundert später sein zweimal fiktives Ende fand, und nachdem er den Einheimischen beim Walzertanzen in Brienz zugesehen hatte, kehrte er nach Interlaken zurück und notierte bedrückt: „Der wilde Teil unserer Tour ist vorbei ... mein Tagebuch soll so ... sein wie meine Reise.“

Byrons Alpentagebuch ist eher ein Reisebericht als ein Bericht mystischer Erwartung, doch sein Erbe war unübersehbar. Erfüllt von einer neuen Leidenschaft für die Natur und ihre Macht, den menschlichen Geist zu beeinflussen, schrieb er ein dreiaktiges „dramatisches Gedicht“ über einen zurückgezogen lebenden Halbgott

und Zauberer, der allein auf einem Berg lebt, von Schuldgefühlen geplagt und nach Auslöschung sehnend; stattdessen wird er von den Geistern des Universums gequält, die ihm alles bieten außer dem Tod, den er sich wünscht. Ein wenig verschroben war Byron vermutlich schon?

Byron gestand seinem Verleger John Murray, dass er Goethe gelesen habe, aber „es waren der Staubbach und die Jungfrau und anderes, die ihn zum Schreiben des `Manfred` bewogen hätten“.

Was war dieses „andere“? Sein privater Kummer, vermischt mit Schuldgefühlen, Verlegenheit und seinem Hass auf die britische Oberschicht und die Leserschaft, die „Geister des Universums“, die ihm einst alles boten. Aus dieser Bilderwelt entstand seine Erfindung des frühen Übermenschen, grübelnd und einsam, ein romantischer Held, der angesichts der Unermesslichkeit der Natur winzig wirkt. Manfred erfuhr seit seiner Veröffentlichung im Juni 1817 ein zweites und drittes Le-



Schicke Autos, alte Hotels – das ist Interlaken



ben. Schumann vertonte es 1852. Tschaikowskys Opus 58 war die Manfred-Sinfonie.

Nietzsche war von Byrons Konzept des Übermenschen so beeindruckt, dass er ein Klavierstück schrieb.

Und dann wurde das City of London Festival dazu inspiriert, eine Gruppe von Künstlern in die Jungfrauregion zu schicken, um den Spuren des großen Mannes zu folgen: Die Komponistin Judith Bingham, der Fotograf Alberto Venzago und

der Dichter Aidan Andrew Dun haben ihre Werke dem Festival übertragen. Byrons Schriften, die Musik und die Ideen vom Reisen verbreiteten sich schnell bei den wohlhabenden Menschen und führten zu einer Ausweitung des Tourismus in Interlaken, der Schweiz und in Europa.

Wie folgt der moderne Byron seinen Spuren? Man braucht keine Pferde (scharde) und Führer mehr: Man braucht einen Swiss Pass, der einem vier Tage oder länger unbegrenzte Fahrten mit allen Bahnen,

Schiffen und Alpenpostautos ermöglicht. Es ist, ehrlich gesagt, die einzige Möglichkeit zu reisen. Man kann auch noch das Auto nehmen, aber es ist staugefährdet.

Man sollte seine Enkelin mitnehmen, die noch nie zuvor die Alpen oder richtige Berge gesehen hatte. Sie wird, vermutlich wie Byron, staunen über die Höhe und Unermesslichkeit der Schweizer Doppeldeckerzüge, die vielen tollen Züge in die Schweizer Berge, die Allgegenwärtigkeit von Victorinox-Taschenmessern und teuren Uhren in den Geschäften. Aber sie wird vermutlich die ständig wechselnden Aus- und Ansichten in dieser Weltregion lieben.

Kloster und Kirche in Interlaken

Wie in so vielen Orten in Mitteleuropa ist die Ortsentwicklung größerer Gemeinwesen im Mittelalter ohne die katholische Kirche kaum denkbar. So auch in Interlaken. Die erste schriftliche Unterlage über einen kirchlichen Besitz – die Propstei – stammt von 1133, als Kaiser Lothar das vom Freiherrn Seliger von Oberhofen gestiftete Kloster unter seinen Schutz nahm. Vermutlich war das Kloster ein Frauenkloster, da eine 1247 datierte Urkunde ein Frauen-



Portal einer Wohnanlage, königliches Hotel





Engländer sind da

kloster in Interlaken erwähnte. Bereits in der Gründungsurkunde von 1133 wird den Chorherren in Interlaken freie Propst- und Vogtwahl gewährt. Daher waren immer wieder Adelige, aber auch Bürger aus der Region Vorstand des Klosters. So wurde Herzog Leopold von Österreich 1318 zum Kastvogt gewählt. Das war den Schweizern natürlich unangenehm und es wurde versucht, dieses zu ändern.

Insbesondere im 13. Jahrhundert konnte die Propstei ihre Macht sowohl im Oberland als auch im Aare- und Gürbetal stark entfalten. Es gelang ihr nicht nur, zwei Dutzend Kirchengüter in ihren Besitz zu bringen, sondern sich durch den Erwerb vieler weltlicher Güter zur größten kirchlichen Grundherrschaft der Region zu entwickeln.

Die größte Dichte an Besitztümern eignete sie sich am östlichen Ende des Thunersees, um den Brienzersee sowie in den Tälern von Lauterbrunnen und Grindelwald an. Im Gegensatz zu den Chorherren, die vor allem aus der Region stammten, hatte der Frauenkonvent eine weiter reichende Anziehungskraft. Spätestens ab dem 14. Jahrhundert verfügte die Propstei über eine eigene Schule.

Wie aus einer Urkunde von 1310 hervorgeht, sollen in Interlaken zu dieser Zeit 30 Priester, 20 Laienbrüder und 350 Frauen gewohnt haben. Diese dominante Stellung des Klosters (Bild unten) führte zu Konflikten mit den nichtkirchlichen Gemeinden, die sogar zu militärischen Aktionen der Berner Obrigkeit gegen das Kloster führten. Das hatte zur Folge, dass das Frauenkonvent seine vorherrschende Stellung verlor und deutlich verweltlichte. Die im Verlauf des 14. Jahrhunderts ein-

setzende Verweltlichung zog allmählich auch den Verfall der klösterlichen Disziplin nach sich. Als 1472 aufgrund eines heftigen Streits zwischen dem Männer- und dem Frauenkonvent zwei Visitatoren des Bischofs von Lausanne nach Interlaken kamen, stellten diese gravierende Mängel fest. Trotz der angeordneten Reformmaßnahmen wurde der Frauenkonvent 1484 aufgelöst, um mit seinen Gütern das neu gegründete Stift St. Vinzenz in Bern unterstützt. Der Männerkonvent wurde wie die



Kloster Interlaken (Gemälde um 1300)



Blick in die katholische Kirche

übrigen Berner Klöster 1528 aufgehoben. Nach der Reformation 1517 schuf Bern aus den ehemaligen Klosterbesitzungen die gleichnamige Landvogtei.

Die Reformation ging zunächst von Wittenberg und Zürich aus. In den 1540er Jahren entwickelte sich Genf unter dem Einfluss Johannes Calvins zu ihrem dritten Zentrum mit europaweiter Ausstrahlung. Der Schweizer Calvinismus führte in weiten Teilen zu einer Enteignung der Kirche. Auch in Interlaken wurde ein Teil der Prop-

stei-Gebäude fortan als Amtssitz der Vogteiverwaltung benutzt, ein anderer Teil 1532 als öffentliches Spital eingerichtet. Dieses Spital versorgte unverdet in Armut geratene Personen. Chor und – 50 ris-

bis heute genutzt wird und als Titelbild dieses Kapitels zu sehen ist. Darin befinden sich heute neben dem Regierungstatthalteramt auch das Gericht sowie das Grundbuchamt für den Kreis Interlaken-Oberhasli.

Nach der Auflösung der Landvogtei 1798 wurde Interlaken 1803 Sitz des Oberamts und ab 1831 Hauptort des gleichnamigen Amtsbezirks im Umfang der ehemaligen Landvogtei Interlaken und des Schultheissenamts Unterseen.



Einfacher Gebetsraum der katholischen Kirche



Neugotische Kirche von 1908

Neue Kirche

Da während der Reformationszeit in der Schweiz viele Kirchen und Kirchengüter enteignet wurden, war die Anzahl der Gotteshäuser nach den politischen Veränderungen begrenzt. So wurde auch in Interlaken erst von 1906 bis 1908 eine neue katholische Kirche im neugotischen Stil erbaut. Das Bild ist links zu sehen. Die Kirchengemeinde in Interlaken war nach der Reformation arm geblieben und musste Jahrzehnte sparen, um sich diesen Neubau des deutschen Architekten Wilhelm Hektor leisten zu können. 1990 erhielt die Kirche im Rahmen einer großen Renovierung endlich eine Orgel eingebaut.



96

Alte Klosteranlage, dann Spital für die Armen und heute Verwaltungssitz



97



98

Eiger-Nordwand



Eiger

Schicksalsberg

99

Mythos Eiger

Der Eiger ist ein Berg in den Berner Alpen mit einer Höhe von 3.967 m. Er ist dem Hauptkamm der Berner Alpen etwas nördlich vorgelagert. Zusammen mit Mönch und Jungfrau, deren Gipfel auf der Grenze zum Kanton Wallis liegen, dominiert der Eiger die Landschaft des zentralen Berner Oberlandes.

Die etwa 3.000 Meter über dem Tal aufragenden Nordflanken dieser Berge stellen die Schauseite einer der bekanntesten als „Dreigestirn“ bezeichneten Gipfel-Dreiergruppen in den Alpen dar.

Eiger-Nordwand – Erstbesteigungen –

Insbesondere die Nordwand des Eigers fasziniert sowohl Bergsteiger als auch Alpin-Laien. Durch dramatische Begehungsversuche und gelungene Begehungen dieser Wand wurde der Eiger weltweit bekannt und immer wieder ins Blickfeld der Öffentlichkeit gerückt – nicht zuletzt, da die gesamte Wand von Grindelwald und der Bahnstation Kleine Scheidegg aus einsehbar ist.

Die Erstbesteigung des Eigergipfels gelang den Grindelwalder Bergführern Christian Almer und Peter Bohren gemeinsam mit ihrem irischen Gast Charles Barrington

am 11. August 1858 von der Wengernalp über die Westflanke. Sechs Jahre später stand mit Lucy Walker die erste Frau auf dem Gipfel. Am 14. Juli 1871 wurde der Südwestgrat durch William A. B. Coolidge mit Christian Almer und weiteren Führern erstmals begangen.

Die erste Erstbesteigung des Südgrates gelang am 31. Juli 1876 dem Briten George E. Foster mit den Bergführern Hans Baumann und Ulrich Rubi. Zwei Jahre später im August schaffte das Quartett

Paul Montadon, Max Müller, A. Rubin und Rudolf Wyss die erste führerlose Begehung. Am 6. August 1884 führten Alois Pollinger aus St. Niklaus und Ulrich Al-



Auf dem Männlichen - Bergbahn und Aussichtspunkt



mer mit ihrem Gast J. Stafford Anderson den direkten Aufstieg von Süden her auf das Eigerjoch durch. Im Jahr 1890 wurde der Eiger von den Engländern Mead und

Woodroffe mit den einheimischen Führern Ulrich Kaufmann und Christian Jossi zum ersten Mal im Winter bezwungen.

Die ersten Besteigungen und ihre Routen sind auf einer Blechtafel zu sehen, die auf dem Weg nach Scheidegg Richtung Eiger fast am Ende unserer Tour angebracht ist. Da standen wir und staunten.

Vom Männlichen zur Kleinen Scheidegg

Unsere entspannte Tour führte uns vom Männlichen zur Kleinen Scheidegg, vorbei



Eigernordwand – Routen für Könnner



Bergstation auf dem Männlichen

an der Eiger-Nordwand, die wir immer aus unterschiedlichen Perspektiven im Blick hatten. Die Bergstation der Luftseilbahn Wengen – Männlichen bietet tolle Ausblicke auf die alpine Landschaft. Und auf das Eiger – Mönche – Jungfrau-Massiv.

Man kennt dieses Massiv von Bildern, aber es ist ungemein beeindruckend, wenn man auf dieses Massiv zugeht und die Perspektiven mit der Zeit gewaltiger werden.

Unsere Tour vom Männlichen zur Kleinen Scheidegg verlief wie erwartet völlig unspektakulär in schöner Alpenlandschaft bei perfektem Wetter. Unterbrochen wurde die Aktion nur von einem zünftigen Vesper mit frischem Brot, Schinken und Käse. Der Tag und die Tour war damit perfekt. Die Landschaft schön und die Wegstrecke angenehm zu gehen.

Dass man in der perfekt organisierten Schweiz unterwegs ist merkt man spätestens an den Warntafeln am Berg, die dem Tourengänger immer deutlich Hinweise auf alle möglichen Gefahrenstellen geben.



Eigernordwand

Die schwierig zu durchkletternde, ungefähr 1.650 Meter hohe Nordwand des Eigers ist eine der drei großen Nordwände der Alpen. Nachdem zwei Seilschaften beim Versuch, die Wand zu durchsteigen, tödlich verunglückt waren, bekam sie den Beinamen „Mordwand“.

Den ersten ernsthaften direkten Besteigungsversuch unternahmen die drei Sachsen Willy Beck, Kurt und Georg Löwinger, die 1934 in die Nordwand einstiegen und eine Höhe von 2900 Metern erreichten, bis sie wegen eines Sturzes aufgeben mussten. Ein Jahr danach starben Karl Mehringer und Max Sedlmayr in einem Schneesturm. 1936 ereignete sich das bekannt gewordene und verfilmte Drama, bei dem Eduard Rainer, Willy Angerer, Andreas Hinterstoisser und Toni Kurz ums Leben kamen. Die vier Bergsteiger aus Deutschland und Österreich mussten – nachdem Angerer verletzt worden war – den Rückzug antreten und gerieten in einen Wettersturz. Der letzte Lebende, Toni Kurz, konnte sich an einer überhängenden Stelle nicht weit genug abseilen und starb entkräftet wenige Meter über den Rettern.

Erstmals durchstiegen wurde die Eignordwand vom 21. bis 24. Juli 1938 durch

Anderl Heckmair und Ludwig Vörg sowie Heinrich Harrer und Fritz Kasparek – alles damals bekannte Bergsteiger.

1950 wurde die Wand zum ersten Mal von den Österreichern Leo Forstenlechner und Erich Waschak an einem Tag, in 18 Stunden, durchstieg.

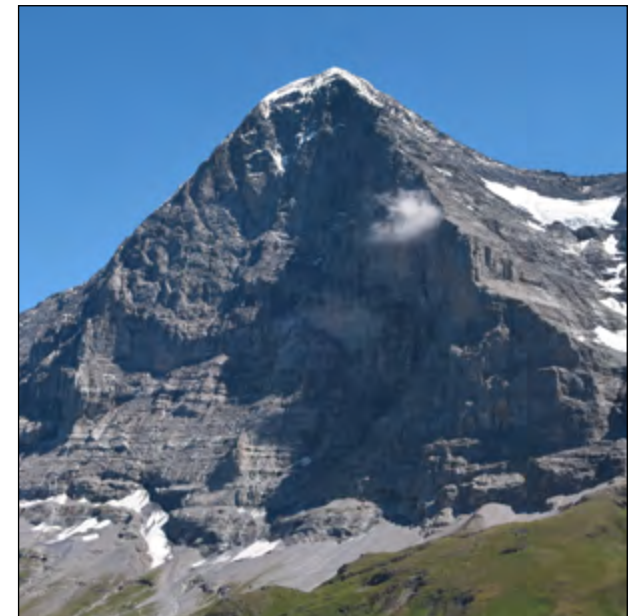
Dem Schweizer Michel Darbellay gelang 1963 die erste Alleinbegehung der Wand auf der Heckmair-Route. Ein Jahr danach durchstieg mit der Münchnerin Daisy Voog die erste Frau die Nordwand.

Freikletterer

Im Jahr 1999 bezwang das deutsche Extrembergsteigerpaar Robert Jasper und Daniela Jasper mit der Route „Symphonie de liberté X-/8a“ die damals schwierigste Route in der großen alpinen Nordwand im modernen Freikletter-Stil.

November-Geschwindigkeitsrekorde

Im November 2015 bezwang Ueli Steck die Wand in 2 Stunden und 22 Minuten. Den Rekord für Seilschaften halten die



Eignordwand – sie kam auf unserer Tour immer mehr ins Blickfeld und hat beeindruckt

Schweizer Ueli Steck und Nicolas Hojac mit 3 Stunden und 46 Minuten.

Im Jahr 2015 wurde die Route Odyssee X-/8a+ durch den deutschen Robert Jasper, den Schweizer Roger Schäli und den Italiener Simon Gietl erstbegangen. Damit haben sie den schwierigsten Teil der Nordwand im Freikletter-Stil bezwungen.

Heckmair-Route

Mittlerweile führen etwa 33 Routen durch die Wand. Die bekannteste und klassische

Route ist die Heckmair-Route, der Weg der Erstdurchsteiger. Die Gesamtschwierigkeit wird mit äußerst schwierig (AS) angegeben und beim Klettern muss der Schwierigkeitsgrad V beherrscht werden. Im Normalfall dauert die Tour zwei bis drei Tage. Durch die vielen Quergänge ergibt sich aus der Wandhöhe von 1.650 Metern eine Kletterstrecke von ca. 4.000 Metern.

Eigerwandern heute

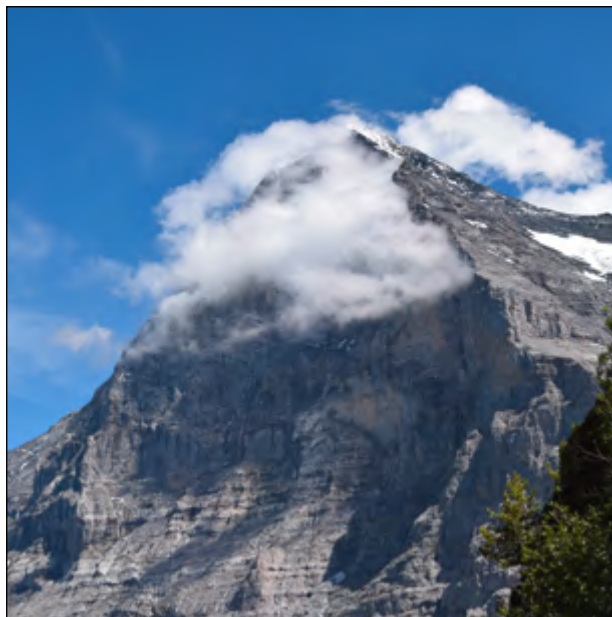
Beim Aussichtspunkt oberhalb der Stati-

on Eigergletscher beginnt der Eiger Trail, welcher den Eiger auch für Wanderer zum Erlebnis macht. Der wunderschön angelegte Bergwanderweg führt direkt am Fuss der berühmten Eigernordwand entlang. Der Schauplatz alpinistischer Heldentaten und Dramen lässt sich dadurch ohne Kletterkenntnisse hautnah erleben.

Es bietet sich eine prächtige Aussicht in den weiten Talkessel von Grindelwald, sowie hervorragende Einblicke in die berühmte Kletterwand. Im Gebiet der Wart zeigt eine Tafel den Verlauf einiger der wichtigsten Kletterrouten. Der gut beschilderte Weg verläuft meist bergab und die weiten Geröllfelder weichen zusehends saftigen Weiden mit bunter Blumenpracht, bis hin zur Station Alpiglen. Man sieht auch den berühmten, links abgebildeten Pilz. Von diesem „Pilz“ aus führte im Jahr 2000 Ueli Gegenschatz einen Base-Jump aus. Irre!

Adolphus Warburton Moore, britischer Beamter und Bergsteiger (1841 - 1887)

Aber so überwältigend der Anblick dieser Felsabstürze von unten auch sein mag – niemand kann sie richtig einschätzen, der nicht einmal von oben in sie hineingeschaut hat.



Eigernordwand – Nebel steigt auf



Eigernordwand und Blick vom 'Pilz' nach unten



Eiger

Eiger-Nordwand

104

Mönch

Jungfrau

Jungfraujoch

105



Ein britischer Bergsteiger schrieb in einem 1864 erschienenen Buch zur Eiger-Nordwand:

„Von den Tausenden, die jährlich unter dem Schatten dieser grandiosen Mauer vorbeigehen, die an Höhe und Steilheit die des Wetterhorns noch übertrifft, ist wohl jeder von dem wilden Abbruch zutiefst beeindruckt. Aber so überwältigend der Anblick dieser Felsabstürze von unten auch sein mag – niemand kann sie richtig einschätzen, der nicht von oben in sie hineingeschaut hat. Nicht einmal in der Dauphiné habe ich einen so jäh, glatten Abbruch gesehen. Ein Stein, der von der Gratkante abbricht, fällt Hunderte Meter hinunter, ohne einmal aufzuschlagen. Es ist fast verblüffend, dass die Westseite dieses massigen Felsberges verhältnismäßig leicht zu begehen ist, während die Nordwand so jäh in die Tiefe stürzt, als ob hier der ganze Berg abgeschnitten wäre. Glatt und absolut unersteigbar [...]“

A. W. Moore: The Alps

Jungfraujoch

Kleine Scheidegg

107



Faszination Eiger im Blick

Die Faszination der Eiger Nordwand liegt in ihrer Geschichte und den Dramen, die sich in ihr abgespielt haben. Schroff, abweisend, mächtig und überaus beeindruckend mit ihren 2.000 Metern Höhe ist sie nur erprobten Bergsteigern vorbehalten, die von hier aus nach wagemutigem Aufstieg einen atemberaubend schönen Blick ins Tal von Grindelwald haben.

Die sagemumwobene Eigernordwand ragt schützend, aber auch beängstigend, über dem Gletscherdorf Grindelwald empor und beeinflusst seit Jahrhunderten das Denken und Handeln der einheimischen Bevölkerung sowie der internationalen Bergsteigergemeinschaft. Zahlreiche Geschichten wurden in und über die Eigernordwand geschrieben, verfilmt und mündlich überliefert. L

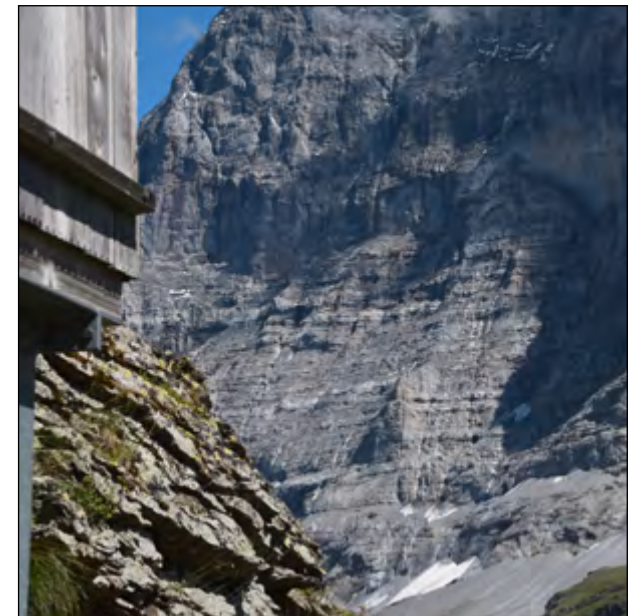
Der Mythos „Eigernordwand“ lässt sich auch durch Wanderungen um und entlang der Wand hautnah erleben. Man blickt zwar nicht hinunter an der Wand, aber man bekommt so ein Gefühl, was dieser Berg von den Bergsteigern fordert oder auch gefordert hat.

So ein wenig zum Mythos Eiger Nordwand hat in den Jahren um 1960 auch Louis Trenker beigetragen. Er hat hier

seinen letzten Film gedreht. Der bekannte Titel ist „Sein bester Freund“. Ein recht deutscher bzw. österreichischer Heimat- und Bergfilm von Luis Trenker, gedreht im Jahr 1962. Die Hauptrollen waren mit Toni Sailer, Dietmar Schönherr, Hilti von Almen, Hans Nielsen und Elke Roesler besetzt. Das Filmplakat warb seinerzeit für den Film mit den Worten: „Luis Trenkers sensationeller Farbfilm um die Eiger-Nordwand“. Handlungsmittelpunkt war eine Durchsteigung der Eiger-Nordwand durch

zwei Freunde. Die Aufnahmen fanden von Juni bis Ende August in und vor der Eiger-Nordwand und in Lugano statt. Der Film war sehr umstritten, da die schauspielerischen Leistungen einiger Darsteller sehr zu wünschen ließen. Aber der Film verfestigte den Mythos um die Eiger Nordwand in den deutschsprachigen Ländern, da er vor allem auf einer wahren Begebenheit resultierte.

Dass heute so viele Menschen aus aller Welt an die Eiger Nordwand fahren, das



Beobachtungsturm für die Nordwand – man hat von dort oben einen tollen Blick auf den Eiger

Jungfrauoch besuchen und die alpine Landschaft der Schweiz besuchen, hat sicherlich mit diesem entstandenen Mythos um diese Wand zu tun, die extrem mit Tragödien belastet ist. So sind bisher in und an der Nordwand über 70 Bergsteiger ums Leben gekommen, zudem mussten viele weitere unter teils enormem Personal- und Materialaufwand gerettet werden. Zwei Kletterer werden noch vermisst.

Der Eiger hat einer hohen Zahl an Bergsteigern das Leben gekostet. Aber

es gibt andere Berge, die von Alpinisten bestiegen wurden und die dabei ihr Leben lassen mussten. Der Berg mit den meisten Todesopfern ist das Matterhorn. Betrachtet man alle offiziellen Statistiken weltweit, dann weist dieser Berg die meisten Todesfälle auf. Rund 600 Alpinisten haben seit der Erstbesteigung 1865 auf dieser formschönen Felspyramide ihr Leben gelassen. Ein Grund ist mit Sicherheit die Schwierigkeit des Berges und das extrem schnelle Umschlagen des Wetters.

Jenseits all dieser Ereignisse ist ein Wandern in der Gegend des Eiger ein weitgehend gefahrlose Beschäftigung für Berggeher mit ordentlicher Ausrüstung. Und man kann nett Pause machen, falls die Wanderung zu anstrengend oder gar zu lang wird. Man kann an der Station Eigergletscher oder an der Kleinen Scheidegg in den Zug steigen um nach Grindelwald oder Interlaken zu gelangen.

An all diesen Stationen besteht die Möglichkeit, einen Kaffee oder mehr zu sich zu nehmen. An der Kleinen Scheidegg kann man es sich bei schönem Wetter im Freien gut gehen lassen. Wer ein Fernglas dabei hat, kann, wie zu den Zeiten der Erstbesteigungen, die Wand nach Bergsteigern absuchen und im Erfolgsfall eine Seilschaft oder sonstige Kletterer beobachten. Und dabei das Gefühl entwickeln, bei einem weltbewegenden alpinen Ereignis Zeuge zu sein. Das versetzt einen dann ein wenig zurück in die Zeit, als der Mythos Eiger Nordwand so langsam zu wachsen begann.

Eine nette Vorstellung, ein Teil der Geschichte eines Mythos zu sein. Aber nur so lebt der Mythos weiter, wenn es Menschen gibt die ihn weiter transportieren.



Kleine Scheidegg – altes Hotel mit Zug



Blick von der Kleinen Scheidegg auf den Eiger



110

Blick von unserem „Hotel Neuhaus“ am Thuner See auf die Alpen



Index

111

Index

A

Aletschgletscher [38](#)
Alpine Sensation [64](#)
Alte Stadt, Interlaken [90](#)

B

Bahnbau 1890 [57](#)
Bahnhof Jungfrauoch [50](#)
Bahnhof Kleine Scheidegg [54](#)
Band of the Police Academy aus Qatar [9](#)
Basel Military Tattoo [2](#)
Basel Tattoo [5, 9](#)
Bau der Bahn 1893 [62](#)
Berlin Tattoo [5](#)
Besuch in Trümmelbach [77](#)
Betriebstechnik WAB [57](#)
Bijou vom Brienzersee [85](#)
Birmingham Tattoo [6](#)
BLS Schifffahrt [80](#)
Brienzi [80](#)
Brienzer See [79](#)
Byrons Alpentagebuch [92](#)

C

Crescendo Bicycle Showband aus NL [9](#)

D

Drachen, Pilatus [28](#)
Drachenweg, Pilatus [28](#)
DS Lötschberg [85](#)

E

Eiger [50, 99, 111](#)
Eiger-Express [34](#)
Eigernordwand [102](#)
Eiger Nordwand [54](#)
Eiger-Nordwand [100](#)
Eigerwandern heute [103](#)
Einzigartige Wasserfälle [70](#)
Eispalast [64](#)
Elektrolokomotiven [57](#)
Entwässert Eiger, Mönch und Jungfrau [70](#)
Erstbesteigungen [100](#)

F

Faszination Eiger [108](#)
Felix Mendelssohn-Bartholdy [91](#)
Freikletterer [102](#)

G

Geister am Pilatus [14](#)

G

Geschwindigkeitsrekorde am Eiger [102](#)
Goethe [91](#)
Grindelwald [54, 57](#)
Großer Aletschgletscher [38](#)
Großer Zapfenstreich [6](#)
Günstige Verkehrsanbindung, Interlaken [91](#)

H

Heckmair-Route [103](#)
Höchster Bahnhof Europas [34, 50, 62](#)

I

Interlaken [89, 90](#)
Interlaken, Stadtgeschichte [90, 92](#)
Interlaken, Verkehrsanbindung [91](#)

J

Jungfrau [50](#)
Jungfraubahn [34, 48, 62](#)
Jungfrauoch [33, 50, 54, 64](#)

K

Kleine Scheidegg [52, 54, 57, 101](#)

K

Klimawandel, Aletschgletscher [38](#)
Kloster und Kirche, Interlaken [93](#)

L

Lauberhornrennen [54](#)
Lauterbrunnen [54](#), [57](#)
Locher, Eduard [16](#)
Lord Byron [91](#)

M

Männlichen [101](#)
Military Tattoo [5](#)
Mönch [50](#)
Moore, Adolphus Warburton [103](#)
Moränen [38](#)
Mythos Eiger [100](#)

P

Pilatus [13](#), [14](#)
Pilatusbahn [16](#)
Pilatussee [14](#)

Q

Quebec City Militär-Tattoo [5](#)

R

Reformationszeit [95](#)
Royal Edinburgh Military Tattoo [5](#)
Royal International Air Tattoo [6](#)

S

Schicksalsberg [99](#), [111](#)
Schönstes Schiff [85](#)
Seitliche Zahnräder [16](#)
Spasskaja Baschnja, Moskau [6](#)
Stadtbummel Interlaken [91](#)
Stadtgeschichte Interlaken [92](#)
Steilste Zahnradbahn der Welt [13](#), [16](#)
Sturm [82](#)
Sturmfahrt [80](#)

T

Thuner See [79](#)
Top of Europe [33](#), [34](#), [64](#)
Top Secret Drum Corps, Basel [9](#)
Trümmelbachfälle [69](#)

V

Vautrin-Schiene [16](#)

W

Wasserfälle im Berg [70](#)
Wengen [57](#)
Wengernalpbahn [57](#)
Windsor Castle Royal Tattoo [6](#)

