

# OVER DE „JUNGFRAU”

DOOR

A. J. SERVAAS VAN ROOYEN.

De menschelijke geest wederstaat alle hinderpalen.

De Goddelijke vonk van vernuft, door den Schepper aller dingen in den mensch gelegd, openbaart zich op het hoogste, wanneer 't geldt de grootsche en majestueuse scheppingen te overweldigen en beheerschen, minstens genomen te doorvorschen en te omwoelen.

Slechts voor het vierde kwart dezer eeuw was het weggelegd zoover te komen.

Stoom en electriciteit zijn de machtige dienaren en bondgenooten van 's menschen genie, en, waar de menschelijke kracht te kort schiet, snellen zij aan om den mensch de souvereiniteit te geven, en de scheppingswonderen een tweede schepping te doen ondergaan, welke zich slechts in zooverre van de eerste onderscheidt, dat zij daaraan, en uitsluitend, hare wording heeft te danken. Het uit niets *iets* voortbrengen is alleen aan een Goddelijke kracht gegeven. Deze is superieur boven alles.

Onwillekeurig springt een dergelijke gedachte voor den geest, indien men een bericht leest, als onlangs in de dagbladen de ronde deed, omtrent de vorderingen van den aanleg en den gang van den reuzenbouw der werken, benoodigd om in de toekomst den mensch gelegenheid te geven, één der hoogste Alpentoppen te bestijgen, zonder eenige andere ontbering of moeite, dan enkele uren in een wagon plaats te nemen en eenige guldens van zijn vermogen op te offeren.

Wij bedoelen de spoorbaan van de „Jungfrau”, welke na den

Montblanc het hoogste punt der Alpengebergten vormt, maar in de eerste plaats dient genoemd te worden waar de poezie aan het woord is.

De oudste, maar de schoonste jonkvrouw der aarde, de »seit Ewigkeit verschleierte“ geeft met den *Silberhorn* en den *Schneehorn* een aanblik, welke men niet licht vergeet, allerminst, indien men het geluk heeft gehad haar zich te zien tooien in het fraaiste roze-rood, uitvloeiende in het heerlijkste purper, wanneer de zon ter kimme rijgt en hare stralen opgevangen worden door de smetteloze sneeuw harer velden en toppen.

En die »Jungfrau“, wier smetteloosheid en onbereikbaarheid haar hullen in de feeëngestalte uit een sprookje, zal weldra niet langer voor den mensch ontoegankelijk zijn; zelfs niet voor de massa. Tot heden naderde haar slechts één enkele; slechts één uit duizenden durfde tot haar te komen en het stoute stuk bestaan, haar te treden op de plooiën van het rein blanke gewaad, haar van nabij een menschelijken groet te brengen.

3 Augustus 1811 werd de Jungfrau voor de eerste maal bestegen; de kronieken dezer eeuw vermelden het als een eenig feit, en hoewel deze bergtocht van lieverlede werd nagevolgd en in 1863 zelfs door eene vrouw, werd hij tusschen 1811 en 1856, een tijdsverloop van ongeveer 45 jaren, slechts in 't geheel vijf maal herhaald.

Het groote waagstuk, dat alleen door vasten wil, zelfvertrouwen, en spierkracht was tot stand te brengen en den noodigen moed, gepaard aan voorzichtig beleid eischte, werd later meermalen ondernomen en, naarmate de Alpenclubs propaganda maakten, zelfs eenigermate in de mode gebracht en als zoodanig meer en meer nagevolgd.

Maar wat zijn die weinigen in vergelijking van de velen, van de drommen, welke komen zullen indien eenmaal de *Jungfraubahn* gereed is, en dit feit op veelkleurige biljetten wordt geannonceerd, om den tourist te prikkelen en hem alzoo te dwingen hen na te volgen, die in het ontheiligen van de Jungfrau voorgingen, maar die in elk geval ridders waren, welke het Heilige land wilden zien, waar de anderen bij niet anders mogen vergeleken worden, of op een lijn gebracht, dan met de bevolking van een pleziertrein.

4167 meter (slechts 700 meter minder dan den Montblanc) verheft zich de Jungfrau der Berner Alpen, ten zuid-zuidoosten van Interlaken, ten zuid-zuidwesten van Grindelwald en ten westen van den Finsteraarhorn.

Deze bergreuzin van graniet en gneis (een kristallyn-schilferig mengsel van veldspaat, glimmer en kwarts), door gletschers omkneld, rijst ten noorden zeer stijl omhoog uit het Trümletental, van waar het water naar de Witte Lütchine vloeit, en bestaat uit een reeks van pyramidaal, boven elkander geplaatste kammen; welke door diepe kloven gescheiden zijn. Naar het noordwesten verheffen zich de Silberhorn en de Schneehorn.

De Lütchine, eene woest bruisende stroom, wordt grootendeels gevoed door de geweldige sneeuwmassa's en ijsbrokken, welke van de Jungfrau nederstorten in het Trümletental, de »Schlucht“, welke de Jungfrau van den Wengernalp scheidt, en des zomers daar ter plaatse in water overgaan.

Rekening houdende met de vele moeielijkheden, welke overwonnen moesten worden om een spoorbaan aan te leggen, opklimmende tot eene dergelijke hoogte, waarbij het bezwaar komt der lawinen en der telkens en telkens terugkomende sneeuwstormen, kan het niet onbelangrijk heeten, om, in afwachting van het gereedkomen der gansche *Jungfraubahn* en de gedetailleerde berichten omtrent de reeds afgewerkte gedeelten, even een vluchtigen blik te slaan in het plan van het werk, waarvan reeds sprake was in December 1889.

De Eiffeltoren had pas de wereld doen verbaasd staan, toen heel de ingenieurs-wereld zich schrap zette om nog verder te gaan op het gebied van techniek en constructie, en de heerschappij van den mensch over de stof wilde aantoonen door een gigantenwerk, dat den glans van Eiffel's roem zou verduisteren of op zijn minst in de schaduw zetten.

Calais en Douvres verbinden door een ijzeren boogbrug; het bouwen van een Amerikaanschen toren van zulk eene hoogte, dat de Eiffeltoren er bij vergeleken een vingerhoed zou schijnen; ziedaar twee plannen, welke aan enkele plannenmakers slapeloze nachten kosten, maar ook geen ander nut aan de menschheid zouden opleveren, dan dat Parijzenaar en Londenaar zonder zeeziek te worden, elkaars landen vice versa zouden kunnen bezoeken, en dat de kleinste mensch, zich zou kunnen plaatsen op het hoogste standpunt dat te bereiken viel, zonder nog »naar de maan“ te gaan.

Ernstiger gemeend, rijper bedacht en meer kans van waarschijnlijkheid biedend, was het denkbeeld dat daarnaast opkwam: een Jungfrau-spoorbaan aan te leggen. Al kwam de spotlach den Parijzenaar op de lippen, toen het gerucht veld won, en al vermaakte men zich

met het denkbeeld om, in eens door, uit Frankrijks hoofdstad zich »en wagon» te verplaatsen naar de eeuwige ijs- en sneeuwvelden der Jungfrau, de namen van MAURICE KOEHLIN te Zürich, een der medewerkers aan den Eiffeltoren, en van den ingenieur der Jura-Bernbahn TRAUWEILER, aan het plan verbonden, deden vermoeden dat het denkbeeld toch nog wel bewaarheid kon worden.

De optimisten hadden niet mis gezien en de Parijsche pessimisten, van voor 10 jaar ongeveer, zullen niet zoo heel lang meer behoeven te wachten, om des Maandags te 5 uur hun absinth op den Boulevard van de Stad der Steden te savouereeren, en den Dinsdag daarop zich te verlustigen in het genot van een dampenden punch op den top der Jungfrau, ten einde zich de halfbevroren ledematen te ontdooien en zich in hun half wakenden, half droomenden toestand den absinth van den vorigen middag te herinneren.

De geprojecteerde baan, zoo was het plan, zou zich aansluiten aan die, welke te Lauterbrunnen toen ter tijd een einde nam, en zou worden verdeeld in twee secties.

De eerste doorliep de vallei of het dal, maar zou niettemin toch nog 806 meter boven de zee gelegen zijn. Dat gedeelte der baan moest een lengte hebben van ruim 4200 meter, maar zou overigens geene bezwaren geven.

De tweede sectie eischte 5500 meter lengte, en hoewel deze steeds stijgende baan tal van moeielijkheden zou kunnen opleveren, achtten men die niet ernstiger dan die van de Pilatus-baan, welke een jaar te voren was gelegd. Het verschil bestond alleen in de hoogte, daar de Pilatus slechts 2.123 meter hoog was.

Men wilde kiezen uit verschillende stelsels van trekkracht.

Daartoe waren aangewezen 1<sup>o</sup> een tandradbaan met eene helling van 50 pct.; 2<sup>o</sup> een reeks van vijf »funiculaires», boven elkaar gelegen, waardoor even zoovele overstapstations zouden noodig zijn; en 3<sup>o</sup> een electriche spoorweg, waarvoor de beweegkracht verkregen kon worden door de verschillende watervallen, welke zich langs de baan bevonden.

Voorafgaande studie en terreinopname bewezen, dat bij elk der systemen de vele bezwaren niet onoverkomelijk waren.

De hellingen b.v., hoewel van langen duur, waren niet steiler dan die der banen naar Mürren, Glion, enz.

De meeste moeielijkheid bestond nog in het houden van het water in onbevroren toestand op de kruin van den berg, waar de gemiddelde

temperatuur op het midden van den dag nog 5 graden onder nul aanwijst.

Om het bevrozen te voorkomen zou men een samenstel van reservoirs en boven elkaar gelegen pompen noodig hebben, die het te verbruiken water langs onderaardsche buizen aanvoerden, waarin ventilators voortdurend chemische stoffen moesten werpen om de verstijving tegen te houden. Men was van plan de tunnels zoo kort mogelijk te maken en te voorzien van dwarse luchtkokers, welke zouden verhinderen, dat de reizigers last hadden van de temperatuurwisselingen. Diezelfde kokers zouden gebruikt kunnen worden voor het wegruimen van het puin, naarmate men met den aanleg vorderde, en daardoor vermeed men tevens de vele moeilijkheden, die onafscheidelijk aan het schoonhouden van een uit te graven terrein verbonden zijn.

Noodwendig moest een hôtel verrijzen aan het einde van de baan<sup>1</sup>, op den top van den sneeuwberg, maar men nam zich voor dat gebouw uit te houwen in de rots, ten einde wind en weer te kunnen doorstaan.

Men ontveinsde zich toen niet de ongevallen, welke sneeuwstormen en lawinen konden berokkenen. Lawinen vooral, daar die om zoo te zeggen bijna dagelijks op de Jungfrau voorkomen.

Wie in hare nabijheid is geweest en haar van Lauterbrunnen heeft genaderd, heeft het kunnen ervaren, vooral des namiddags, als de zonnestralen de sneeuw eenigermate ontdooit hebben, hoe vaak er dan afschuivingen plaats hebben.

Is eenmaal een sneeuwmassa aan het schuiven en rollen geraakt, dan is het weldra een geweldige klomp, die alles medesleept en medesleurt, en onder een donderend geraas bliksemsnel naar beneden stort.

Men verneemt plotseling, en dat geluid bereikt het oor voor dat het gezicht iets ziet, een van lieverlede sterker wordend geraas, als van ver verwijderde rollende donderslagen.

Dan ontwaart het oog een sneeuwstofwolk, die als een waterval van den berg afrent, eensklaps weder aan den blik onttrokken wordt door het bereiken van een bergspleet, om dan weder, vele meters

<sup>1</sup> Onder het corrigeeren ontvang ik een *Grusz-karte*, waarop het eerste gedeelte der baan tot aan den Eiger, in dezen zomer gereed gekomen, is afgebeeld. Tevens geeft zij een *elevator* te zien, die uit het hart van de Jungfrau, spiraalsgewijze, den bezoeker naar boven voert en hem nederzet in het Jungfrau-hôtel

lager, opnieuw te voorschijn te komen en onder een dof gekraak, vaster van vorm maar ook geduchter wegens het gewicht, in de diepte neder te storten.

Zulke lawinen, hoogst gevaarlijk voor de reizigers-bergbeklimmers, zijn echter nog niets, vergeleken bij de reuzenmassa's, welke als *Grundlawinen* bekend zijn en meerendeels nederstorten in 't voorjaar, of vroeg in den zomer, en zulke ontzaglijke massa's sneeuw en ijs naar beneden voeren, dat in Augustus en September de overblijfselen er van nog in de dalen en bergengten te vinden zijn.

De ondervinding heeft eenigermate geleerd, welke gedeelten het meest onderhevig zijn aan sneeuwvallen. Met deze wetenschap moest ook rekening gehouden worden en het was daarom noodig, dat ook tal van tunnels en galerijen in het plan werden opgenomen, aan te brengen op de meest bedreigde punten om het gevaar der nederstortingen zooveel mogelijk te ontgaan, terwijl men tevens bedacht moest zijn om de tunnels des winters af te sluiten, om bij sneeuwstormen het inwaaien en ophoopen te voorkomen.

Heel dit reuzenwerk zou niet meer kosten dan ongeveer 10 millioen franc, waarvan berekend werd dat benoodigd waren voor de eerste sectie ongeveer 550.000 franc, en voor de tweede sectie ruim 9 millioen frank.

Niettegenstaande dit hooge bedrag voor den aanleg en de exploitatiekosten, waren de ingenieurs toch van meening, dat de aandeelhouders in deze onderneming ongeveer  $7\frac{1}{2}$  pct. van hun ge'd zouden maken.

Men nam aan, dat een vierde gedeelte der bezoekers van Interlaken, geschat op een totaal van 120.000 personen, zich naar de Jungfrau zou doen voeren. Een »aller et retour» zou dan slechts 35 franc behoeven te kosten.

Zoo ongeveer schreef men, wat het technisch gedeelte van dit opstel betreft, in een Fransch tijdschrift van 1889.

Men voegde er bij, dat, vóór dit alles ten uitvoer kon worden gebracht, een derde ingenieur noodig was om een middel tegen vorst en sneeuw te vinden.

Ce qu'ingénieur veut, Dieu le veut.

Eiger en Mönch, de beide vóór de Jungfrau gelegen bergen, hebben, de eerste geheel, de ander ten deele, — de bewerking reeds ondergaan en het moeten dulden, dat de mensch hunne ingewanden heeft doorwoeld, hunne ruggen doorkruist en in een samenstel van ijzeren banden heeft gewrongen, waarop steunend en zuchtend het

stoommonster opstijgt en den mensch, zijn meester, heenvoert naar hunne toppen.

Thans is de Jungfrau aan de beurt.

Tot haar troon, die der Koningin der Alpen, wil men eveneens naderen, men wil zich nederbuigen voor haar aangezicht.

Nog weinige jaren, nog slechts maanden misschien, en het pleit is beslist; maar dan ook zal het noodig zijn, dat de naam van Jungfrau, van *vierge* veranderd worde in één, die alles mag aanwijzen, behalve *quelque chose de virginal*.

Den Haag.