

Fystere Grabe

Anforderung



2h

**Wanderkarte/n 1:50'000 254T / 264T
Gesamtaufstieg 386m**

**Länge 8.8km
Gesamtabstieg 1157m**

Von den beiden Scheideggen ist die Kleine wohl die grössere, bildet sie doch den Ausgangspunkt für Ausflüge ins Jungfraugebiet und zur Eigernordwand. Ebenso spielt sie eine grosse Rolle beim Lauberhorn-Skirennen. Also eine Touristendrehscheibe der besonderen Klasse mit jeder Menge Transportanlagen in alle Himmelsrichtungen.

Ich habe mich also von Lauterbrunnen hier hinauf fahren lassen und geniesse erst mal einen Besuch im Bergrestaurant, um mich an die Höhe zu gewöhnen. Dann folge ich dem weiss-rot-weiss markierten Weg Richtung Bustiglen. Das sind ein paar verstreute Häuser bei der Seilbahn zum Tschuggen. Nach dem locker bewachsenen Arvengarten folgt bald richtiger Bergwald. Auf den Schatten könnte ich heute verzichten, denn so heiss brennt die Sonne nicht.



Zu meiner Rechten hat sich ein Bach so tief eingegraben, dass wohl kaum Licht hinein fällt. Deshalb heisst er wahrscheinlich Fystere Grabe. Mein Weg weicht diesem topografischen Ereignis jedoch aus und wechselt hinüber auf die andere Seite des Itramenwaldes.

Dem Namen nach wurden dort die Weideflächen durch Rodung gewonnen, und würden diese Alpen nicht mehr genutzt, nähme sie der Wald kurzerhand wieder in seinen Besitz. Ich schwenke aber - kaum aus dem Wald - gleich wieder nach rechts und treffe mitten im Gehölz auf einen gelben Weg. Dieser führt mich auf ein Strässchen, das mich mit einem grossen Schlenker in den Mälbaumgraben nach Aspen geleitet. Gut, gibt es auch hier ein Aspen, denn nach Colorado möchte ich nicht zu Fuss!

Von den offenen Matten geniesse ich einen wunderschönen Blick über das ausgedehnte Grindelwald mit dem massigen Sportzentrum und jeder Menge Parkplätzen. Den Touristen wird hier alles geboten, was man sich vorstellen kann. Neben einigen Campingplätzen entdeckte ich auch mehrere Outdoor-Sportplätze, ein Freibad und einen Golfplatz. Ich habe inzwischen beschlossen, die paar hundert Meter bis ganz unten auch noch anzuhängen und überquere die Weisse Lutschine fast mit der Bahn zusammen.

Mit dieser fahre ich dem Flusslauf folgend hinab nach Zweilütschinen.

Jungfraubahn



Die elektrische Zahnradbahn bedient die höchstgelegene Bahnstation in Europa, das Jungfraujoch mit 3454 müM. Auf einer Länge von knapp 10 Kilometern überwindet sie fast 1400 Höhenmeter. Lange Zeit galt die Jungfrau als berühmtester Berg der Schweiz und wurde von namhaften Dichtern und Malern sowie unzähligen Gelehrten besucht und bestaunt. Noch im Jahre 1578 wurde sie so beschrieben: „Die Jungckfrau ist ein sehr hoher, von ewigem Schnee und Eis starrender Berg, daher völlig unzugänglich.“

Im Jahre 1811 wurde sie jedoch von den Brüdern Hansrudolf und Hieronymus Meyer erklimmen. Damit war sie der Unbesteigbarkeit beraubt, aber damit stieg auch der Wunsch

nach touristischer Erschliessung durch eine Bahn. Damals herrschte in der Schweiz ein regelrechtes Bergbahnfieber mit einer ganzen Reihe von Bahnen mit Zahnrad-Antrieb auf verschiedenste Gipfel: Pilatus, Gornergrat, Rigi und andere mehr.

Fystere Grabe

Der Baubeginn des ersten Abschnittes der Bahn fand im Sommer 1896 statt. Als erstes entstand die offene Strecke bis zur Haltestelle Eigergletscher - und zwar in Handarbeit. Der Bau dauerte mehr als zwei Jahre. Aus Gründen der Sicherheit benutzten die Loks von Anfang an elektrische Energie. Der verwendete Drehstrom verlangte nach einer mehrpoligen Fahrleitung und je zwei Stromabnehmer.

Ab hier verläuft die Trasse in einem Tunnel, welcher im Dreischicht-Betrieb ausgebrochen. Die Arbeiten bis zur Station Rotstock wurden 1899 beendet. Dieses Eröffnungsfest durfte der leitende Ingenieur Adolf Guyer-Zeller noch mit erleben, kurze Zeit später erlag er einer Lungenentzündung.

Nach 2.2 Kilometern mitten durch den Fels liegt die Station Eigerwand, die durch Fenster einen ersten Blick hinab nach Grindelwald erlaubt. Weitere 1300 Meter später erfolgt das gleiche Schauspiel auf der Südseite. Hier ist es die Haltestelle Eismeer mit dem Blick auf eine wahrhaft atemberaubende Eismwelt. Für die letzten anderthalb Kilometer musste neues Geld aufgenommen werden, denn der Bau wurde etwa doppelt so teuer, wie veranschlagt worden war. Das ist auch ein Grund, weshalb die Bahn nicht bis zum Gipfel geführt wurde.

Seit 1912 steht die Bahn dem Publikum zur Verfügung.

