Vom Bau der Jungfraubahn

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **57 (1964)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

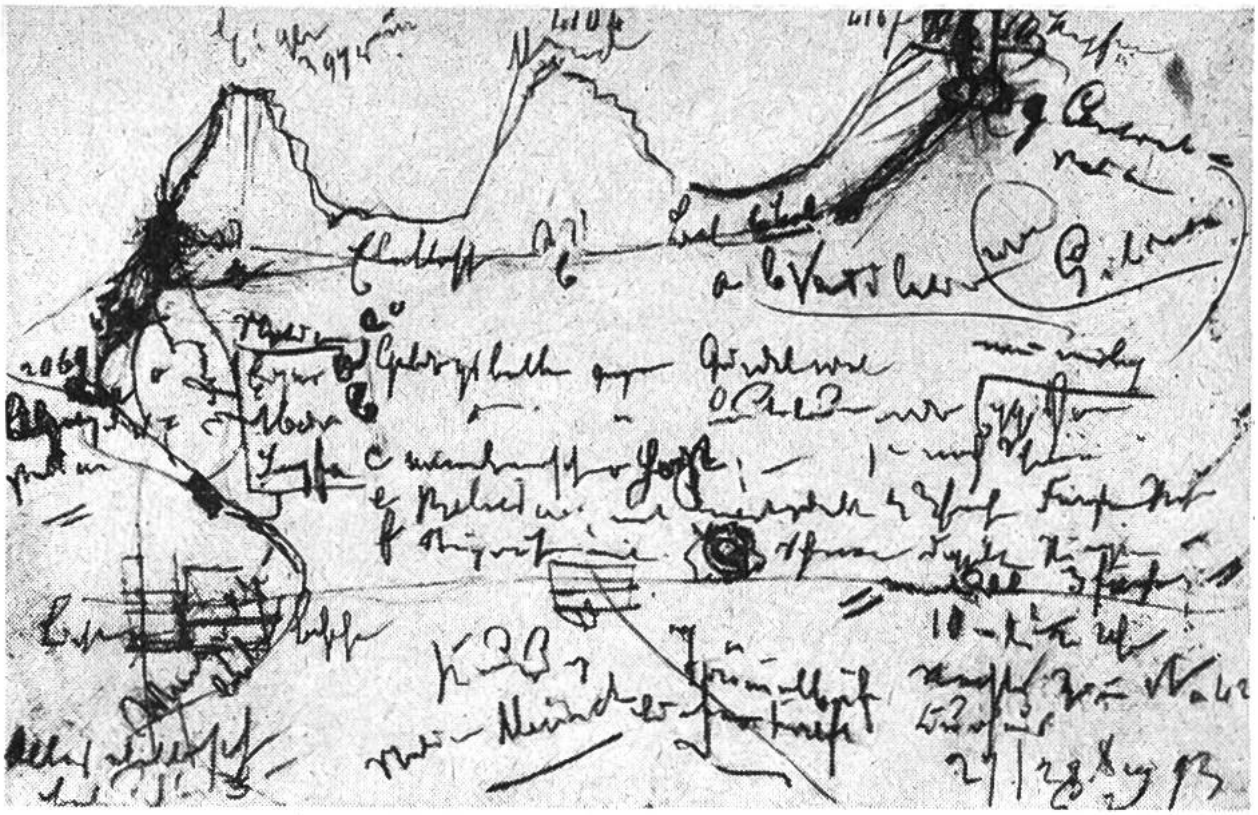
Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Kleine Scheidegg–Eigergletscher mit Triebwagenzug der Jungfraubahn.
Im Hintergrund: die Jungfrau, 4158 m.

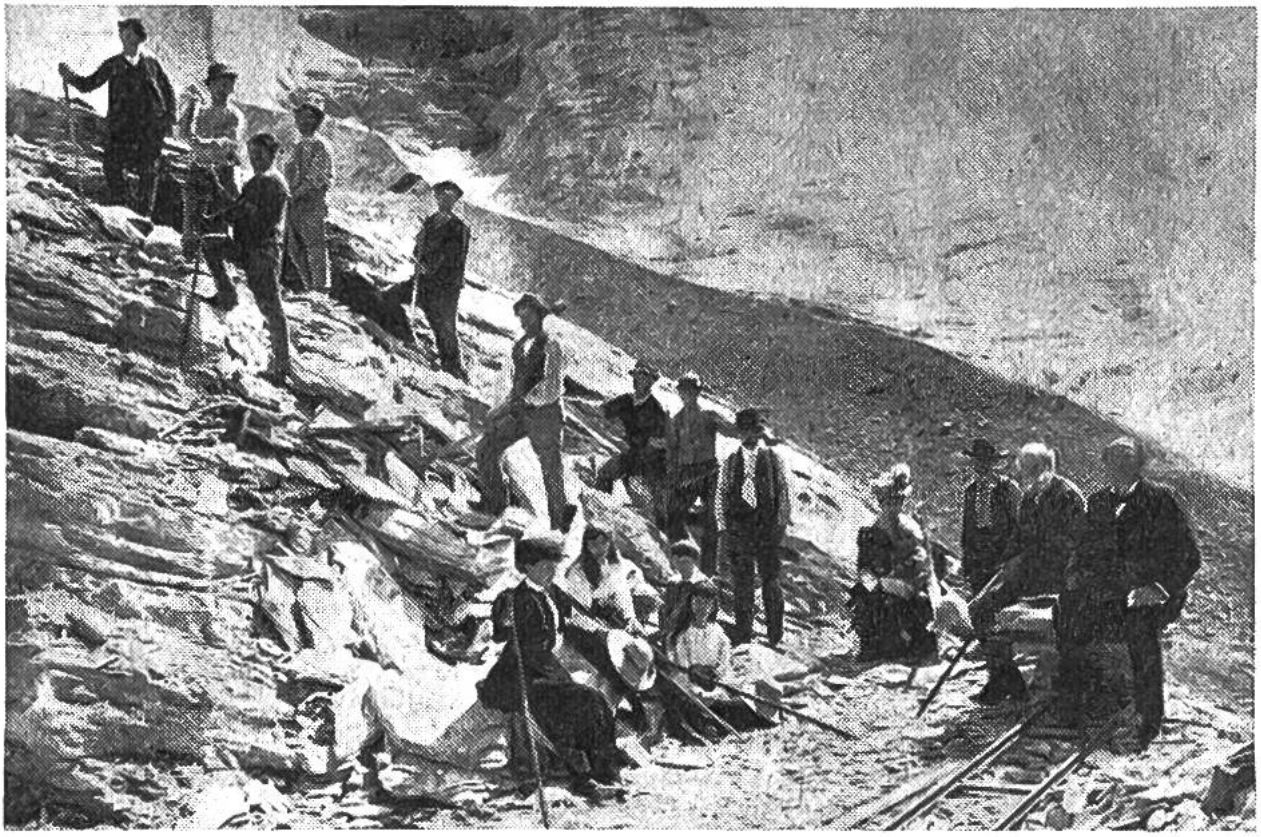


Tagebuchskizze von A. Guyer-Zeller über die Idee einer Jungfraubahn.

VOM BAU DER JUNGFRAUBAHN

Das Hochgebirge erschien den Bewohnern des Oberlandes und noch mehr jenen der Tiefebene bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts unnahbar. Auch die Namengebung für die Dreiergruppe Eiger, Mönch und Jungfrau war bis in jene Zeit schwankend. Die Jungfrau scheint denn auch erstmals 1811 vom Wallis her über den Rottalsattel erstiegen worden zu sein. Der Forschungstrieb der Naturwissenschafter und die erwachende Alpenpoesie (Albrecht von Haller) zogen dann in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts die Pioniere des Alpinismus über die Alpweiden hinauf in die Welt der Gipfel.

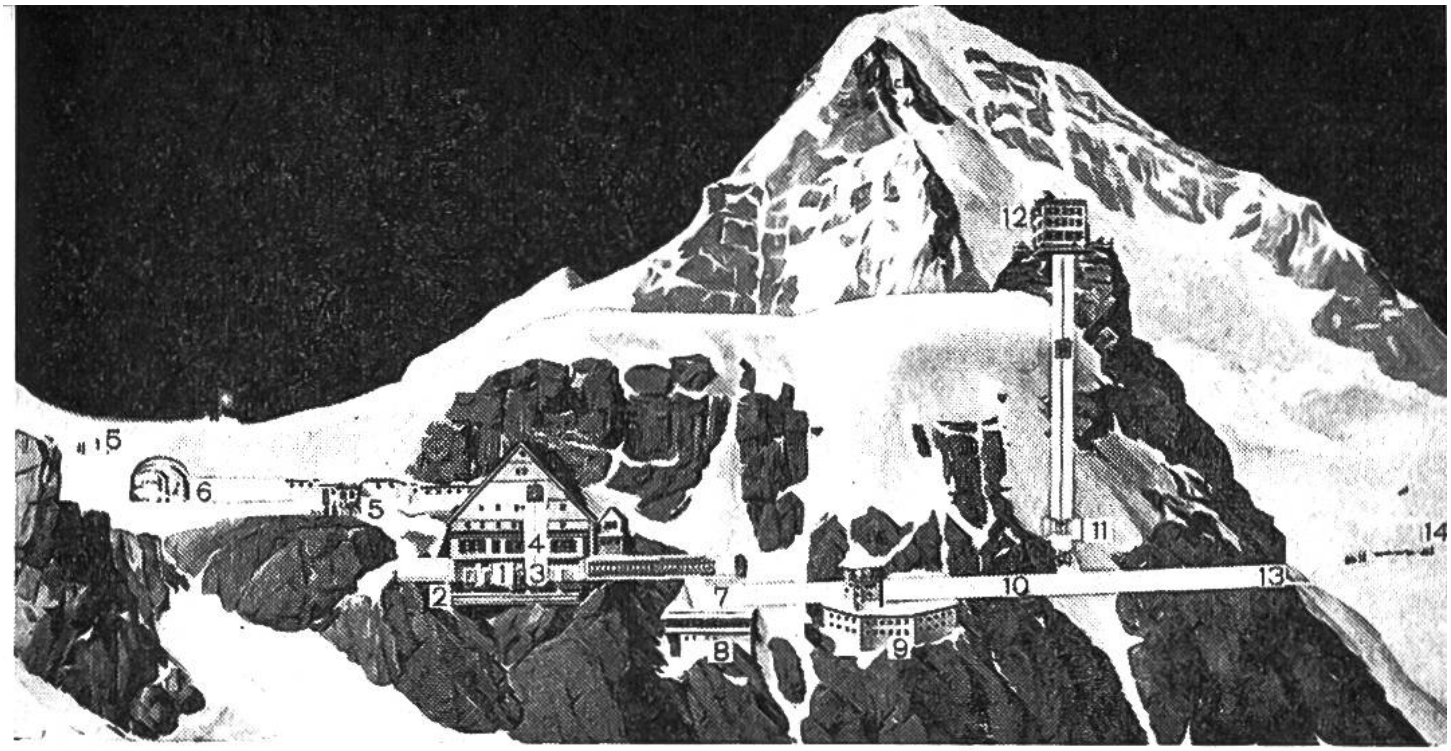
Schon bald tauchten die verschiedensten Projekte zum Bau einer Bahn auf die Jungfrau auf, die im In- und Ausland lebhaft diskutiert wurden. Schliesslich gelangte der Plan des Zürcher Industriellen Adolf Guyer-Zeller zur Ausführung. – Neben dem Betrieb der eigenen Baumwollspinnerei beschäftigte sich Adolf Guyer eingehend mit Bahnbauprojekten. Am 27. August 1893 bestieg er mit seiner Tochter das Schilthorn; beim Abstieg hielt



Guyer-Zeller, dank seinem unermüdlichen Interesse bei Arbeitern und Unternehmern beliebt, besucht 1897 eine Arbeitergruppe auf Eigergletscher.

er inne und richtete seinen Blick auf das Jungfraumassiv. Da erblickte er die qualmende Lokomotive, die den Zug der am 20. Juli eröffneten Wengernalpbahn auf die Kleine Scheidegg (2061 m ü. M.) hinaufschob; er rief begeistert aus: «Jetzt habe ich's gefunden!» Im Kurhaus Mürren entwarf er in der darauffolgenden Nacht auf einem Blatt Papier die erste Planskizze für den Bau einer Jungfraubahn von der Kleinen Scheidegg aus. Interessant ist, dass die spätere Ausführung nur unwesentlich von dieser Skizze abweicht.

Schon am 20. Dezember 1893 reichte Guyer dem Bundesrat ein Konzessionsgesuch ein, dem ein Jahr später Ständerat und Nationalrat bei einigen Vorbehalten zustimmten. So sollte – ausser verschiedenen technischen Einzelheiten – noch die Frage der Einwirkung der Höhe auf die Gesundheit des Menschen abgeklärt werden. Unter Leitung zweier Berner Professoren wurde die Besteigung des Breithorns von Zermatt aus als erste wissenschaftliche Expedition vorbereitet. Sie bestand aus 60 Personen, darunter 42 Trägern. Sieben Versuchspersonen beiderlei Geschlechts

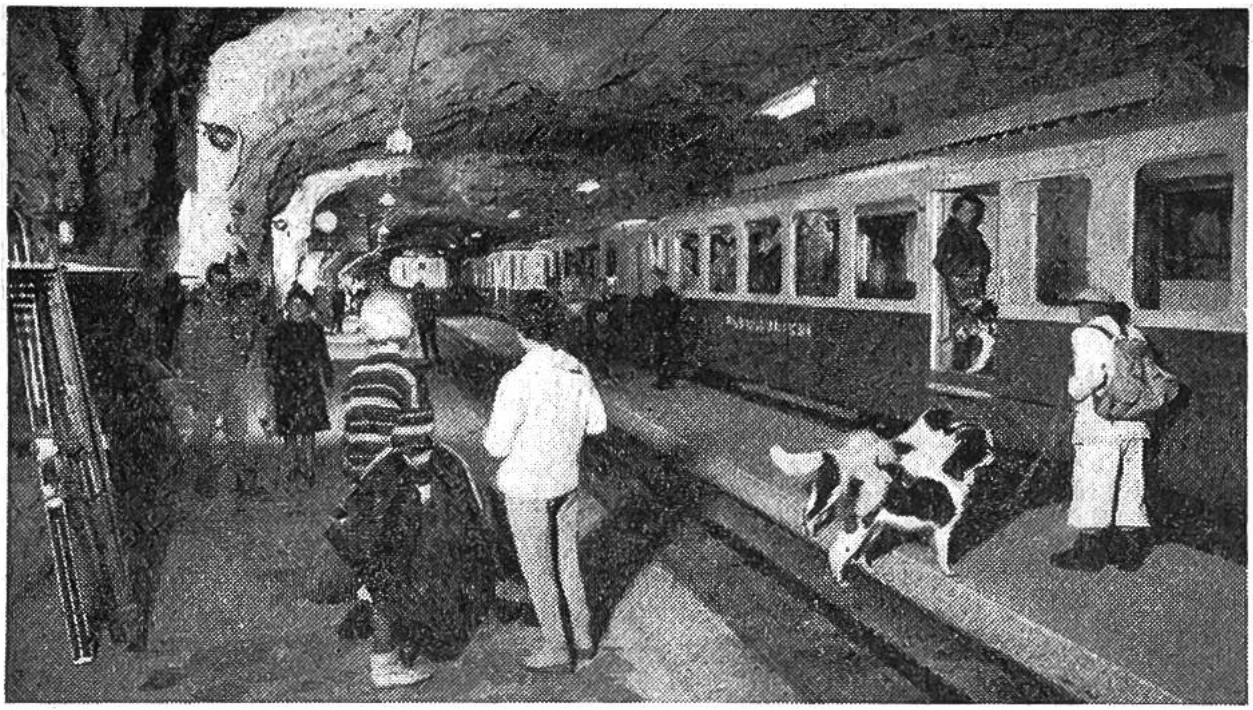


Schematische Darstellung der Anlagen auf Jungfraujoch. 1. Station Jungfraujoch, 3454 m ü. M. 2. Hotel Berghaus/Terrasse. 3. Lift zum vierten Stock. 4. Restaurant. 5. Weg zum Plateau. 6. Eispalast. 7. Eingang Sphinxstollen. 8. Touristenhaus. 9. Forschungsinstitut. 10. Sphinxstollen. 11. Sphinxlift. 12. Sphinxterrassen 3573 m. 13. Ausgang Sphinxstollen. 14. Polarhunde. 15. Skischule.

von 10–73 Jahren wurden bis auf 3750 m getragen. Die Verhältnisse waren nun für die Getragenen ähnlich wie für die Bahnpassagiere und diejenigen für die Träger gleich wir für die am Bau beschäftigten Arbeitskräfte. Die Messungen der Pulszahl, Atemtiefe usw. fielen zufriedenstellend aus.

Baubeginn war der 27. Juli 1896. Mit der Linienführung Kleine Scheidegg–Eigergletscher–Eiger–Mönch–Jungfrau verfolgte Guyer gleichzeitig zwei Ziele: einmal die Überwindung der ersten Höhenstufe von Lauterbrunnen auf die Kleine Scheidegg durch die Wengernalpbahn, sodann die Erschliessung des gesamten Massivs von Eiger, Mönch und Jungfrau, und zwar durch eine von der Station Eigergletscher an im Innern des Berges geführte, von jedem äusseren Witterungseinfluss, von Kälte, Schnee, Eis und Lawinen vollkommen unabhängige Tunnelbahn, die ausserdem noch abschnittweise in Betrieb gesetzt werden konnte. Aus den bereits betriebenen Teilstrecken liessen sich Geldmittel für die Fortsetzung bis zum Jungfraugipfel erwirtschaften.

Der bekannte Grindelwaldner Gletscherpfarrer Strasser hielt am 19. September 1898 zur Eröffnung der ersten Teilstrecke Kleine Scheidegg–Eigergletscher (km 2,020; 2320 m ü. M.) eine Berg-



Triebwagenzüge auf Station Jungfraujoch. (Vorne rechts: Polarhunde mit Wärter.) Den Strom für die elektrisch betriebene Jungfraubahn liefern zwei Kraftwerke: Lauterbrunnen an der Weissen Lütschine und Burglauenen an der Schwarzen Lütschine.

predigt. Nun begann der Tunnelbau. Ein schwerer Schlag traf das Unternehmen, als am 3. April 1899, kurz nach dem Durchstich des Eigerwandstollens, Adolf Guyer unerwartet aus seinem rastlos tätigen Leben abberufen wurde.

Am 28. Juni 1903 fand die Eröffnung der Station Eigerwand (km 4,340; 2865 m ü. M.) statt, und zwei Jahre später, am 25. Juli 1905, war die Station Eismeer (km 5,700; 3160 m ü. M.) offen. Der Blick von dort durch die weiten Galerieöffnungen in das Hochgebirge, auf gewaltige Felswände und den Gletscherkessel fand die Bewunderung der zahllosen Fahrgäste. Zudem wurde die Station Eismeer Ausgangspunkt für Hochtouren. Bis zur Eröffnung der heutigen Endstation Jungfraujoch (km 9,335; 3454 m ü. M.) am 1. August 1912 mussten noch viele Schwierigkeiten dieses einzigartigen Hochgebirgsbahnbaus in Eis und Schnee, Fels und Einsamkeit bewältigt werden. Seit diesem Zeitpunkt ist die höchste Bahnstation Europas in Betrieb. Millionen von Touristen haben inzwischen das Jungfraujoch besucht und damit einen Blick in die majestätische Ruhe unserer prachtvollen Bergwelt richten dürfen, der ihnen ohne die Bahn verschlossen gewesen wäre.