Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1948)

Heft: 8-9

Artikel: Von den Anfängen der Jungfraubahn = Les débuts du chemin de fer de la Jungfrau = The beginning of the Jungfrau railway

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-776353

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

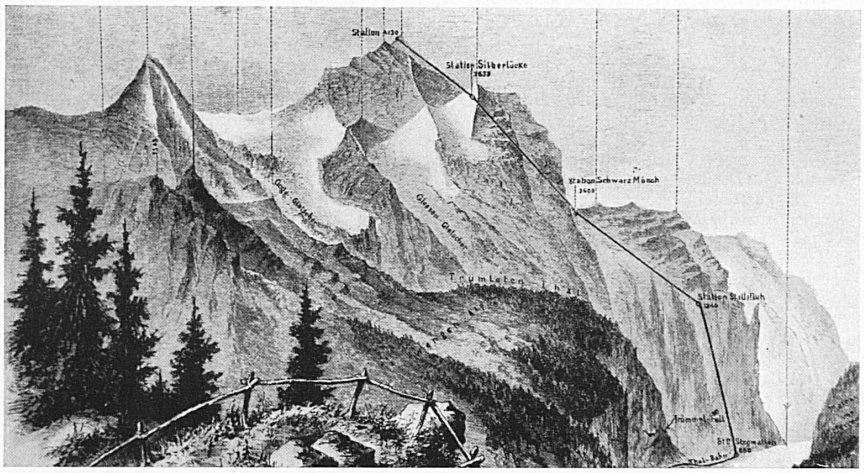
Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

VON DEN ANFÄNGEN DER JUNGFRAUBAHN - LES DÉBUTS DU CHEMIN DE FER DE LA JUNGFRAU THE BEGINNING OF THE JUNGFRAU RAILWAY



So sah eines der ersten Projekte aus . . . — L'un des premiers projets . . .

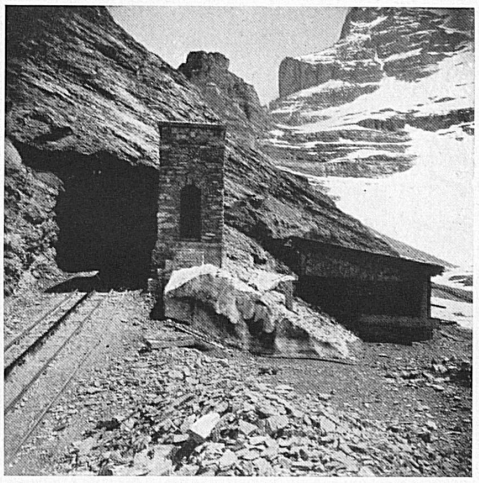
Bevor Guyer-Zeller die geniale Lösung fand, die dann verwirklicht wurde, bestanden schon mehrere Projekte einer Bahn auf die Jungfrau. Hier dasjenige von Trautweiler, das die Verbindung mittelst einer Drahtseilbahn von Lauterbrunnen aus schaffen wollte. — Before Guyer-Zeller produced his ingenious solution to the problem—a solution which was put into effect—there already existed several schemes for a railway to the Jungfrau. Here is the one projected by Trautweiler, in which a funicular was to be used from Lauterbrunnen. — Avant la solution géniale proposée par Guyer-Zeller, et qui fut réalisée, plusieurs projets de construction d'un chemin de fer à la Jungfrau furent préconisés. Voici celui de Trautweiler, prévoyant la liaison par funiculaire au départ de Lauterbrunnen.

KLEINE SCHEIDEGG—EIGERGLETSCHER 50 JAHRE ALT - LE JUBILÉ DU TRONÇON PETITE SCHEIDEGG—EIGERGLETSCHER

Von links nach rechts: Die 50 Jahre alte offene Strecke der Jungfraubahn unterhalb Eigergletscher. — Der Eintritt in den 7123 m langen Tunnel. — Die Station Jungfraujoch, 3457 m über Meer. Photos: Pilet, Beringer.

De gauche à droite: Le tronçon en aval de la gare d'Eigergletscher, en exploitation depuis 1898. — L'entrée du tunnel long de 7123 m. — La gare du Jungfraujoch, à 3457 m. d'altitude.

Left to right: The fifty-year-old open stretch of the Jungfrau Railway below the Eiger Glacier. — The entrance to the tunnel, $4^3/_7$ miles long. — The Jungfrau station, 10,342 ft. above sea-level.



Es ist kein Zufall, daß die beiden höchsten Gebirgsbahnen der Schweiz und Europas im selben Jahre die Feier ihres 50jährigen Bestehens begehen können. Gegen Ende des letzten Jahrhunderts herrschte bekanntlich ein „Boom" im Bau von Bergbahnen; jede Alpengegend, ja jede Talschaft wollte die benachbarte in der Kühnheit ihres Vorhabens womöglich übertreffen. Während 1898 die Gornergratbahn im Wallis, von der an anderer Stelle dieses Heftes die Rede ist, bis zum Gipfel eröffnet wurde, war freilich vom noch großartigeren Jungfrau-Projekt im Berner Oberland zu jenem Zeitpunkt erst das unterste und leichteste Teilstück verwirklicht: die offene Strecke Kleine Scheidegg—Eigergletscher wurde am 20. September dem Betrieb übergeben. Doch widerhallte die Eigerwand von den Sprengschüssen des großen Tunnelbaus; schon ein knappes Jahr später, am 2. August 1899, fuhren die Züge bis zur Haltestelle Rotstock, der ersten Etappe im Innern des Berges auf dem Wege zum Jungfraujoch, das als Ziel des Unternehmens im Sommer 1912 erreicht wurde. -e.

Ce n'est pas par hasard que les deux plus importants chemins de fer de haute montagne de la Suisse et de l'Europe fêtent en 1948 le 50me anniversaire de leur exploitation. A la fin du siècle dernier, en effet, la construction des chemins de fer d'altitude prit un grand essor; chaque région alpine, chaque vallée alpestre rivalisait de zèle et d'audace pour faire valoir leurs beautés naturelles. En 1898, le Chemin de fer du Gornergrat, comme nous le relevons dans ce même numéro, ouvrait la ligne qui conduit jusqu'au sommet. A cette époque le projet grandiose du Chemin de fer de la Jungfrau n'était réalisé que dans le secteur qui offrait le moins d'obstacles: le parcours Petite Scheidegg — Eigergletscher, ouvert à l'exploitation le 20 septembre. Cependant, les mineurs s'attaquaient au rocher de la paroi de l'Eiger pour la construction du grand tunnel de plus de sept kilomètres. Une année plus tard, le 2 août 1899, les premiers trains atteignaient la halte du Rotstock, première étape à l'intérieur de la gigantesque montagne. En 1912, les premiers touristes descendaient à la gare du Jungfraujoch.

It is no mere coincidence that the two highest mountain railways in Switzerland and Europe are able to celebrate their fiftieth anniversaries in one and the same year. There was, as is generally known, a boom in mountain railway construction towards the end of last century; every alpine region, in fact every valley community, strove to outbid ist neighbour in spectacular planning. Whilst in 1898 the Gornergrat Railway, in the canton of Wallis was opened right to the top, only the lowest and easiest section had at that time been completed of the even more lavishly-conceived Jungfrau scheme in the Bernese Oberland; the open stretch from Kleine Scheidegg to the Eiger Glacier was thrown open to traffic on September 20th. But the famous North Wall of the Eiger echoed to the detonations of the tunneling operations, and barely a year later, on August 2nd 1899, the trains were able to proceed as far as the Rotstock halt, the first lap in the interior of the mountain on the way to the Jungfraujoch. The latter, the final objective of the enterprise, was reached in the summer of 1912.