

# Die Jungfraubahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **180 (1901)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-374257>

## **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.

## Die Jungfraubahn

ist die einzige Hochgebirgsbahn Europas. Sie allein unter allen Bergbahnen führt in die Regionen des ewigen Schnees und Eises, hoch hinauf in die schauerliche, in ihrer Großartigkeit und Unermehlichkeit überwältigende Gletscher- und Firnenwelt. Mit diesem Riesenwerke, dessen Vollendung er freilich nicht erleben sollte, hat der große Zürcher Bürger Adolf Guyer-Zeller sich „ein Denkmal, dauernder als Erz“ gesetzt. Freilich stuzten gar Viele ob der scheinbaren Unausführbarkeit des Projektes, als der geniale und energische Mann mit seinem Plane vor die Öffentlichkeit trat; andere verhöhnten und belächelten die Idee als ein phantastisches Hirngespinnst. Guyer-Zeller aber ging rüstig seines Weges. Die feste Ueberzeugung, mit dem Werke, das die Krone der Eisenbahntechnik werden soll, dem Vaterlande einen neuen, konkurrenzlosen Anziehungspunkt zu geben und hunderttausenden von Leuten die Möglichkeit zu bieten, in eine ihnen fremde und unzugängliche Welt hinaufzugelangen, die bisher nur die Stärksten und Kühnsten und auch diese nur mit beträchtlichen finanziellen Opfern und unter Einsetzung des eigenen Lebens erreichen konnten, diese Ueberzeugung stählte seine ohnehin schon hohe Kraft und Ausdauer und ließ ihn die größten Schwierigkeiten mannhaft überwinden.

Gleich zu Anfang stellte sich ihm ein Hinderniß entgegen. Die Bundesversammlung beschloß: der Bundesrath dürfe den Bau der Bahn in eine Höhe von über 3200 m. ü. M. erst dann gestatten, wenn nachgewiesen sei, daß der Bau und Betrieb in Bezug auf Leben und Gesundheit der Menschen keine ausnahmsweisen Gefahren nach sich ziehen werde. Dieser Beweis wurde durch Einholung einer Reihe von Gutachten hervorragender in- und ausländischer Gelehrter und Fachmänner erbracht und vom Bundesrathe als solcher anerkannt.

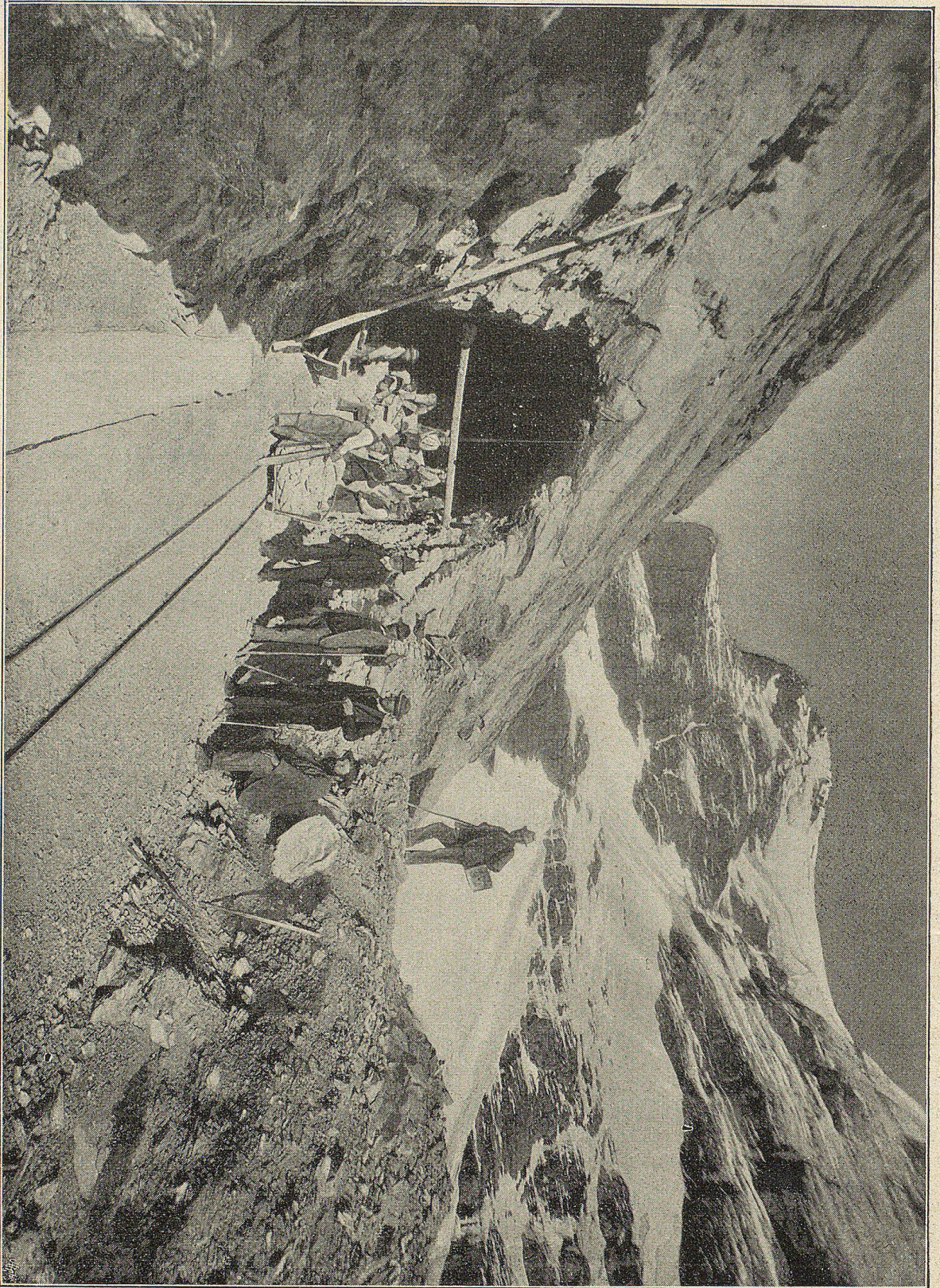
Die Jungfraubahn ist eine elektrische Zahnradbahn mit einem Geleise von 1 m. Spurweite. Die ganze Linie wird 12,5 Kilometer lang werden; davon liegen 10,3 Kilometer im Tunnel. Offene Linie ist nur die Strecke Kleine Scheidegg (2064 m. ü. M.) bis Eigerletscher (2323 m. ü. M.). Dann kommen: Station Rothstockschlucht (2530 m. ü. M.), Eigerwand (2788), Eismeer (3156), Jungfrauoch (3421) und Jungfrau (4093). Letztere wird mit dem Jungfraugipfel (4166 m. ü. M.) durch einen elektrischen Aufzug verbunden. Die Tunnelstationen sind in den Felsen gehauene Räume. Große Oeffnungen (ähnlich denen an der Aynstraße) und Balkone gewähren einen weiten Ausblick in die Lande. Jede

Station bietet ein anderes Bild. Von den Stationen Eismeer und Jungfrauoch wird man bequem auf die ewigen Schnee- und Eisfelder herabsteigen, auf denen sich die Touristen auch mitten im Hochsommer dem Schnee- und Eissport werden hingeben können. Durch die Station Jungfrauoch wird übrigens die kürzeste Verbindung zwischen dem Berner Oberland und dem unteren Rhonethale geschaffen werden.

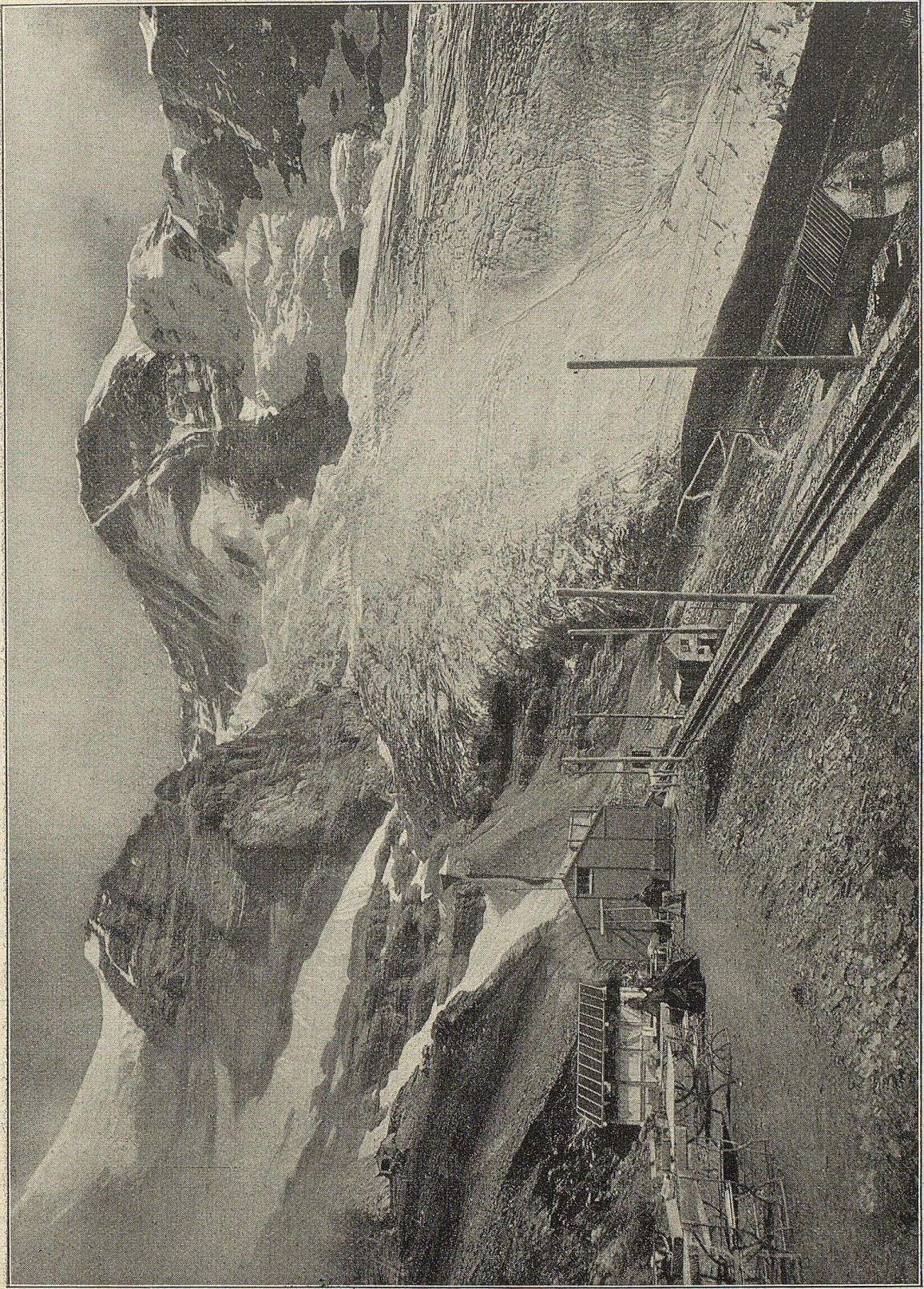
Die Kraft für den Bau und Betrieb der Jungfraubahn wird in der weißen Lüttschine bei Lauterbrunnen gewonnen und in Starkstromleitungen zu den Transformatoren hinaufgeführt, welche die Hochspannung von 7000 Volts auf die für den Bahnbetrieb nöthige Arbeitsspannung von 500 Volts umformen. Die Reisenden haben also nicht, wie bei den Dampfbergbahnen, unter dem lästigen Kohlenrauch der Lokomotiven zu leiden, der manchmal ganz plötzlich die schönste Aussicht verhüllt. Der Tunnel ist elektrisch beleuchtet, ebenso die Personenwagen, die nicht verschiedene, sondern nur eine Wagenklasse, mit bequemen, gepolsterten Sitzen haben. Die Züge fahren ruhig und regelmäßig; die unangenehmen, ruckweisen Stöße der Bergdampflokomotiven sind vermieden.

Bis jetzt sind die Stationen Eigerletscher und Rothstock dem Betriebe übergeben. Die Reisenden sind entzückt von der herrlichen Aussicht, die ihnen schon hier geboten wird. Der Tunnel selbst aber ist schon weiter vorgeschritten. Man hofft 1901 die Station Eigerwand, 1903 die Station Eismeer zu eröffnen. Man kann eben nicht, wie beim Simplontunnel, von zwei Seiten arbeiten, sondern nur an einer. Zudem bieten die Steigung von 25 %, die Witterungsverhältnisse, die Abgeschlossenheit des Baupersonals von der übrigen Welt während des Winters u. s. w. manche Schwierigkeiten. Ausführliche Mittheilungen darüber enthält das von Dr. Brubel herausgegebene Büchlein „Ein Winter in der Gletscherwelt“, das auch sehr interessante Beobachtungen über die Natur des Hochgebirges, sowie die Lebensgeschichte Guyer-Zeller's mittheilt.

Guyer-Zeller und seine Familie haben für das Jungfraubahnunternehmen sehr bedeutende finanzielle Opfer gebracht. Raum ein Zweiter im Schweizerlande wäre zu Aehnlichem bereit gewesen. Der Dank, der ihm dafür im Leben gefehlt, den er aber auch nie gesucht hat, folgt ihm aus den Herzen vieler Tausender in's Grab nach. Er hat den Ruhmesalanz seines von ihm über Alles geliebten Vaterlandes erhöht.



Zinn-eingang am Tigger. Reproduktion nach einer Originalaufnahme von H. Gähler, Photograph in Smerlaten.



Station Eigerstetzer. Reproduziert nach einer Originalaufnahme von H. Gabler, Photograph in Zuercher.