

Pionierleistung beim Bau von Bergbahnen : durch den Fels des Eigers aufs Jungfraujoch

Autor(en): **Wey, Alain**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **38 (2011)**

Heft 2

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-909592>

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.

Durch den Fels des Eigers aufs Jungfrauoch Die Jungfrauabahn feiert 2012 ihr hundertjähriges Bestehen. Nach einer Tunnelfahrt quer durch Eiger und Mönch erreicht dieses Renommierstück des Berner Oberlands den höchst- gelegenen Bahnhof Europas. Von Alain Wey

Der Zug fährt ins Innere des Berges. Stau-
nend beobachten die Reisenden, wie die
Nordwand des Eigers (3970 m) verschwin-
det. Der 7,2 Kilometer lange Tunnel windet
sich erst durch den Eigerfels, durch-
quert dann den Mönch (4107 m) bis er sich
auf dem Jungfrauoch (3454 m) wieder öff-
net. Dieser höchstgelegene Bahnhof Euro-
pas ist das Ergebnis des kühnsten aller
schweizerischen Eisenbahnprojekte aus den
Anfängen des 20. Jahrhunderts. Eine Uhr
am Fusse des Dreigestirns der Berner Al-
pen zeigt, wie viele Minuten bis zum Tag
des 100-Jahre-Jubiläums am 1. August 2012
noch fehlen.

Das hundertjährige Unternehmen hat ei-
niges vorzuzeigen: 2010 haben 672 000 Rei-
sende die 1393 Höhenmeter überwunden,
um das atemberaubende Panorama im ewi-
gen Schnee zu bestaunen. Im Süden fliess-
t der Aletschgletscher über eine Länge von
22 Kilometern in Richtung Wallis und im
Westen erhebt sich majestätisch die Jungfrau
(4158 m). Hier bewahrt der Berg die Erinne-
rungen an einen Bau, der sich über sechs-
zehn Jahre hinzog und der den Höhepunkt
des Bergbahnfiebers darstellt, das die
Schweiz im ausgehenden 19. Jahrhundert be-
fallen hatte. Es war das Projekt des Visionärs
Adolf Guyer-Zeller.

Das Bergbahnfieber

Die erste Zahnradbahn Europas, die von
Vitznau (LU) auf die Rigi (SZ, 1800 m)
führte, wurde im Jahr 1874 eingeweiht. Rund
ein Jahrzehnt später kam es in den Alpen zu
einem wahren Boom bei den Eisenbahnbau-
ten. 1912 zählte man in der Schweiz 15 Zahn-
radbahnen und 45 Standsellbahnen. Der Bau
der Jungfrauabahn stellte zweifellos den
Höhepunkt dieses Eisenbahnfiebers dar.
1893 wurde die Wengernalpbahn eröffnet,
die seither von Lauterbrunnen (795 m) über
die Kleine Scheidegg (2061 m) nach Grin-
delwald (1034 m) fährt. Bereits in den Jah-
ren 1869 und 1880 stand der Bau einer Bahn
auf die Jungfrau zur Debatte, die Projekte
schicterten aber an der Konzessionserteilung
oder an der Finanzierung. 1893 legte der
Zürcher Industrielle Adolf Guyer-Zeller
(1839–1899) ein neues Projekt vor. Der Prä-
sident der Schweizerischen Nordostbahn
sah eine elektrifizierte Bahnstrecke vor, die
von der Kleinen Scheidegg bis zum Eiger-
gletscher unter freiem Himmel verlaufen,
dann in einem Tunnel Eiger, Mönch und
Jungfrau durchqueren und schliesslich auf
dem Gipfel der Jungfrau enden sollte. 1894
wurde ihm von den Bundesbehörden die
Konzession erteilt und 1896 begannen unter
der Leitung der noch jungen Jungfrauabahn-

Gesellschaft die Bauarbeiten. Statt der ge-
planten sieben dauerte der Bau ganze sechs-
zehn Jahre und die Endstation kam
schliesslich nicht auf der Jungfrau, sondern
auf dem Jungfrauoch zu liegen.

Der Tourismus als treibende Kraft des Zahnradbahnbaus

Die Jungfrauabahn war in erster Linie für die
ausländischen Touristinnen und Touristen
und nicht für die Einheimischen bestimmt.
Seit den 1830er-Jahren überschwebten
vor allem Besucher aus England die Region
Interlaken, die damals den Ruf einer «englis-
chen Kolonie» hatte. Ab 1880 nahmen die
Gäste auch aus Deutschland, Amerika und
Frankreich stetig zu; den Höhepunkt er-
reichte der Fremdenverkehr zwischen 1890
und 1914. Im Jahr 1910 wurden in der
Schweiz mehr als 21 Millionen Übernachtun-
gen verzeichnet; eine Zahl, die erst nach 1955
wieder erreicht wurde. Ab 1895 betrug der
Anteil des Berner Oberlandes am gesamten
Tourismus der Schweiz rund ein Drittel, und
so kam es auch beim Eisenbahnbau in dieser
Region zwischen 1890 und 1905 zu einem
wahren Boom: Berner Oberland-Bahn, In-
terlaken-Lauterbrunnen, Interlaken-Grin-
delwald, Thun-Interlaken, Spiez-Frutigen
und Spiez-Gstaad.

Sechzehn Jahre Bauzeit

1898 wurde die offene Strecke der Jungfrau-
bahn bis zum Eigergletscher (2220 m) einge-
weiht. Mit den Bohrarbeiten für den Tun-
nel durch den Eiger wurde 1897 begonnen
und 1899 erfolgte der Durchstich beim Rot-
stock. Im selben Jahr starb Adolf Guyer-Zel-
ler und sein Sohn übernahm die Zügel. Es

kam zu Verzögerungen bei den Bauarbeiten,
sodass die Station Eigerwand (2865 m) erst
im Juni 1903 für die Öffentlichkeit freigege-
ben wurde. 1905 wurde dann die Strecke bis
zur Station Eismeer (3160 m) eröffnet. Von
dieser Baustätte an wurden die ursprüngli-
chen Pläne aus finanziellen Gründen abge-
ändert: Statt eines Halts unter dem Mönchs-
joch und einem weiteren auf der Jungfrau
wurde das Jungfrauoch als Endstation ge-
wählt. Der Bau verlief nicht immer reibungs-
los: Es starben insgesamt 30 Mineure bei Dy-
namitexplosionen, durch Stromschläge,
Lawinen und Steinschläge, sechsmal wurde
gestreikt und auch finanzielle Probleme tra-
ten auf (Baukosten von 15 Millionen statt der
veranschlagten 10 Millionen Franken).
Schliesslich betrug die Bauzeit sechzehn
statt der geplanten sieben Jahre.

Eine ganzes Universum an Höhlen und Stollen

Die Um- und Ausbauten, die im 20. Jahrhun-
dert vorgenommen wurden, haben viel zur
Bekanntheit des Jungfrauochs beigetragen.
Im Innern des Berges entstand ein riesiges
Netz von Stollen und Höhlen. Das erste
Touristenhaus wurde 1912 erbaut, bevor
1924 das grössere, am Südhang gelegene
Berghaus folgte. 1931 wurde die Forschungs-
station Jungfrauoch (3450 m) eingeweiht.
Das Sphinx-Observatorium, das auf 3571
Metern über Meer thront, wurde 1937 fer-
tiggestellt und 1950 mit der astronomischen
Kuppel versehen. Zum Observatorium ge-
langt man mit zwei Liften, die insgesamt
111,4 Meter nach oben führen. In der ersten
Zeit wurden Forschungen in den Bereichen
Meteorologie, Glaziologie und physiologi-

sche Medizin durchgeführt. In den 1930er-
Jahren wurde mit dem Herausheben und Ge-
stalten des Eispalastes begonnen. 1972 zer-
störte ein Feuer das Berghaus und das Tou-
ristenhaus, an ihrer Stelle wurden die
Taverne und das Gletscherrestaurant errich-
tet. Zwischen 1983 und 2002 wurde das Jung-
frauoch einmal mehr zur Grossbaustelle:
Das neue Berghaus (16 200 m³, sieben Stock-
werke) wird 1987 eingeweiht und «Top of
Europe» getauft. Es folgen 1991 eine zweite
Bahnhofsalle auf dem Jungfrauoch und ein
neuer Ausgang auf den Aletschgletscher,
1992 ein Zugdepot auf der Kleinen Schei-
degg und der Ausbau des Eispalastes, 1996
die neue Aussichtsterrasse auf dem Sphinx-
Felsen und 2002 der Ice-Gateway (3471 m).

Die Aura des Jungfrauochs

Der Bau der Jungfrauabahn hatte vielerlei
Auswirkungen. Neben dem Massentouris-
mus war eine der bedeutendsten wohl die
Elektrifizierung der Dörfer der ganzen Re-
gion, denn um die Stromversorgung der
Bahn sicherzustellen, wurden in Lauterbrun-
nen Wasserkraftwerke erstellt. Danach folg-
ten der Aufschwung des Wintersports und
die ersten Skirennen, unter anderem die
Lauberhornabfahrt, die seit 1930 durchge-
führt wird. Mit 4,5 Kilometer ist sie das
längste Abfahrtsrennen der Welt und im

Film «Downhill Racer» aus dem Jahr 1969
mit Robert Redford und Gene Hackman
wurde sie auch im Film verewigt.

Die Gegend ist so beeindruckend, dass die
Region Jungfrau-Aletsch-Bietschhorn 2001
als erstes alpines Gebiet in die prestigeträch-
tige Liste als Welterbe der UNESCO einge-
tragen wurde. Eine weitere Auszeichnung
weist mehr auf die historische Bedeutung
hin: Das Hotel «Bellevue des Alpes», erbaut
1840 auf der Kleinen Scheidegg, wurde von
der Landesgruppe Schweiz des Internatio-
nalen Rates für Denkmalpflege (Icomos
Suisse) zum «Historischen Hotel des Jahres
2011» erkoren und als ein Hotel beschrieben,
«in dem die Zeit seit über hundert Jahren still
gestanden zu sein scheint».

Der Traum von Adolf Guyer-Zeller ist zur
grossen Attraktion geworden und die Jubi-
läumsfeierlichkeiten dürfen weiter zum An-
sehen der Region beitragen. Hätte er damals
nicht versprochen, 100 000 Franken seines
eigenen Vermögens in eine Wetterstation
beim Endbahnhof zu investieren, hätte er die
Konzession des Bundes nicht bekommen
und die Bahn wäre nicht gebaut worden.

www.jungfrauabahn.ch

www.scheidegg-hotels.ch

www.jungfrau.ch/jungfrauoch (Forschungs-
station Jungfrauoch)

HUNDERTTAUSENDE BESU- CHERINNEN UND BESUCHER

2010 haben 672 000 Personen
das Jungfrauoch «Top of Euro-
pe» besucht. Dies ist gegen-
über 2009 ein Zuwachs von
3,2%. 1913 wurden 42 880 Be-

sucherinnen und Besucher
verzeichnet, 1952 wurde die
Schwelle von 100 000 über-
schritten, die weiteren
100 000er Schwellen wurden
in den Jahren 1967 (200 000),
1972 (300 000), 1980

(400 000), 1997 (500 000)
und 2000 (600 000) über-
schritten. Rekordjahr war
2007 mit 704 312 Besucherin-
nen und Besuchern.



Mineure beim Tunnelbau kurz vor dem Durchstich auf dem Jungfrauoch am 21. Februar 1912



Station Eigerwand am 28. Juni 1903



Die Kleine Scheidegg über Eiger, Mönch und Jungfrau



Das «Haus über den Wolken» wurde das alte Berghotel genannt -
davor der Aletschgletscher und im Hintergrund der Mönch