

**Zeitschrift:** Pestalozzi-Kalender  
**Band:** 75 (1982)

**Artikel:** 701 Jahre Jungfraubahn  
**Autor:** Günthardt, Walter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-989683>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 09.11.2024

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

## Auf dem Weg zum höchsten Bahnhof Europas

# 70 Jahre Jungfraubahn



*Adolf Guyer-Zeller (1839–1899) hiess der Mann, der seine Idee der Jungfraubahn verwirklichte.*

Im Zeitalter des Überschallflugs, der Telekommunikation und der Raumfahrt mögen frühere technische Errungenschaften und Pionierleistungen leicht unterschätzt werden oder gar in Vergessenheit geraten sein. So lässt die Tatsache, dass die Jungfraubahn, die mit ihrer auf 3454 Metern gelegenen Endstation über den höch-

sten Bahnhof Europas verfügt, bereits 1912 offiziell eröffnet wurde, kaum noch die Vorstellung zu, dass dieser wohl majestätischste Gipfel der Berner Alpen noch ein Jahrhundert zuvor als unbesteigbar galt. Und als dies im Jahre 1811 doch geschah, wurde die Tat selbst im Berner Oberland nicht geglaubt, so dass sie 1812 – sozusagen unter Kontrolle der Öffentlichkeit – wiederholt werden musste.

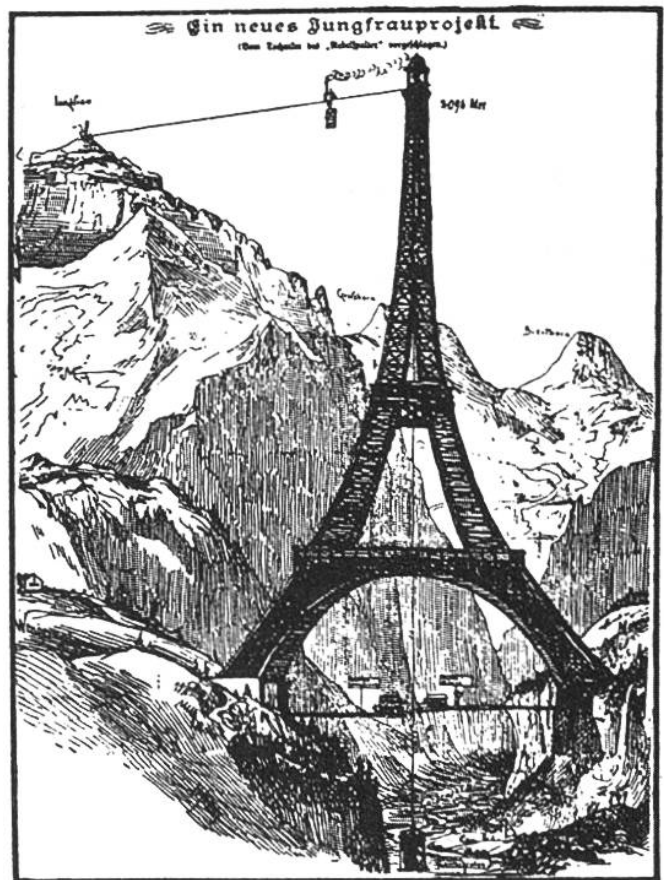
### Ein genialer Entwurf

Genau 100 Jahre später wurde die gesamte Strecke von der Kleinen Scheidegg bis auf das Jungfrauoch dem Verkehr anlässlich einer Feier übergeben, die keineswegs zufällig am 1. August stattfand. Denn mit der Vollendung der Bahn wurde die geniale Vision eines Zürcher Grossindustriellen und Finanzpolitikers verwirklicht, der seinem Projekt von Anfang an eine wichtige nationale Bedeutung beigemessen hatte. Dieser Unternehmer im wahrsten Sinne des Wortes hiess Adolf Guyer-Zeller, war am 1. Mai 1839 im Zürcher Oberland geboren, hatte an der Eidgenössischen Technischen Hochschule studiert und kam als ein reicher Mann von 54 Jahren blitzartig auf die Idee, wie – im Gegensatz zu einigen damals schon vorliegenden, aber völlig undurchführbaren Projekten – eine Bahn auf die Jungfrau tat-

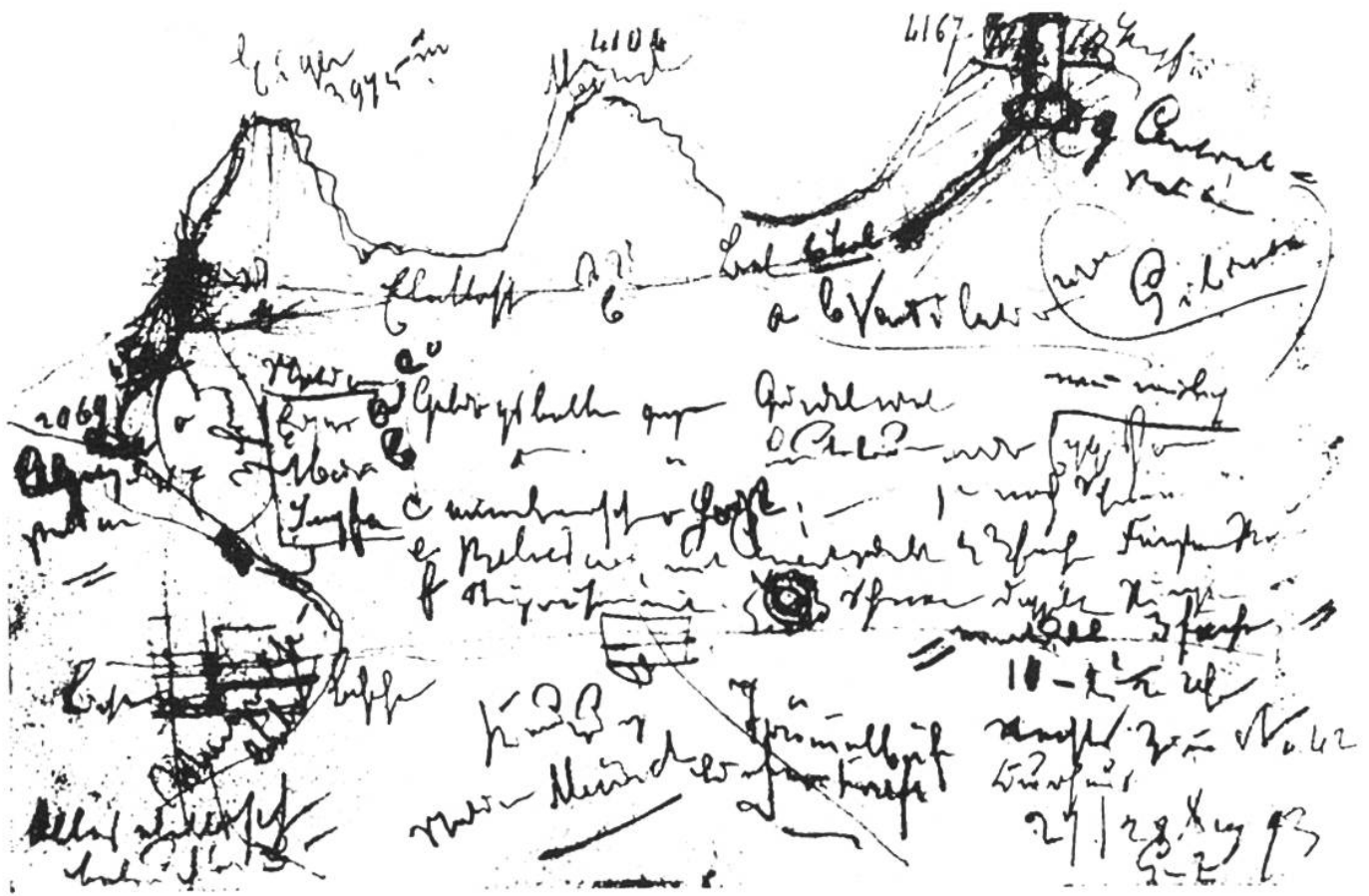
sächlich gebaut werden könnte. Dies geschah während einer Bergwanderung, als er sich mit seiner Tochter auf dem Abstieg vom Schilthorn nach Mürren befand. Seine Biographen erzählen die Geschichte wie folgt: «Plötzlich steht er still und ruft: ‚Jetzt hab ich’s gefunden!‘ Wie er nämlich einen Zug der Wengernalpbahn gegen die Kleine Scheidegg fahren sieht, hat er den Entschluss gefasst, von dort aus eine Bahn auf die Jungfrau zu bauen. In der folgenden Nacht hält er die Linienführung auf einem Blatt Papier fest. Er misst dieser Bleistiftskizze so grosse Bedeutung zu, dass er folgenden Vermerk darauf anbringt: 11–1½ Uhr nachts, Zimmer Nr.42, Kurhaus, 27./28. August 1893. G.-Z.»

Bemerkenswert an diesem genialen Entwurf, der heute noch im Safe der Jungfrauabahn in Interlaken aufbewahrt wird, ist vor allem die Ganzheit der Konzeption, die bis ins letzte Detail geht und praktisch genau dem bereits am 20. Dezember 1893 eingereichten Konzessionsgesuch entspricht. Dabei ist die Grundidee verblüffend klar und einfach: Mit dem Bau der Jungfrauabahn wird nicht im Tal begonnen, sondern auf der Kleinen Scheidegg, der Bergstation der zwei Monate vorher eröffneten Wengernalpbahn. Damit wird für die neu zu bauende Bahn die Überwindung einer

Höhendifferenz von nicht weniger als 1300 Metern eingespart. Zudem wird das ganze Massiv in das Projekt einbezogen, indem die elektrische Zahnradbahn, die nur bis zur ersten Station – Eigergletscher – oberirdisch sein soll, im Tunnel bis zur zweiten Station – Eigerwand – und dann in einem engen Bogen Richtung Mönch zur dritten Station – Eismeer – fahren wird, um schliesslich das Jungfraujoch als vierte Station zu erreichen, von wo aus der Gipfel durch einen Aufzug erschlossen werden soll. Jede der vier Stationen hat dank dem unterschiedlichen Blickwinkel ihren eigenarti-



*Um Phantasiepläne lächerlich zu machen, wurde sogar der Eiffelturm in die Alpenwelt versetzt.*

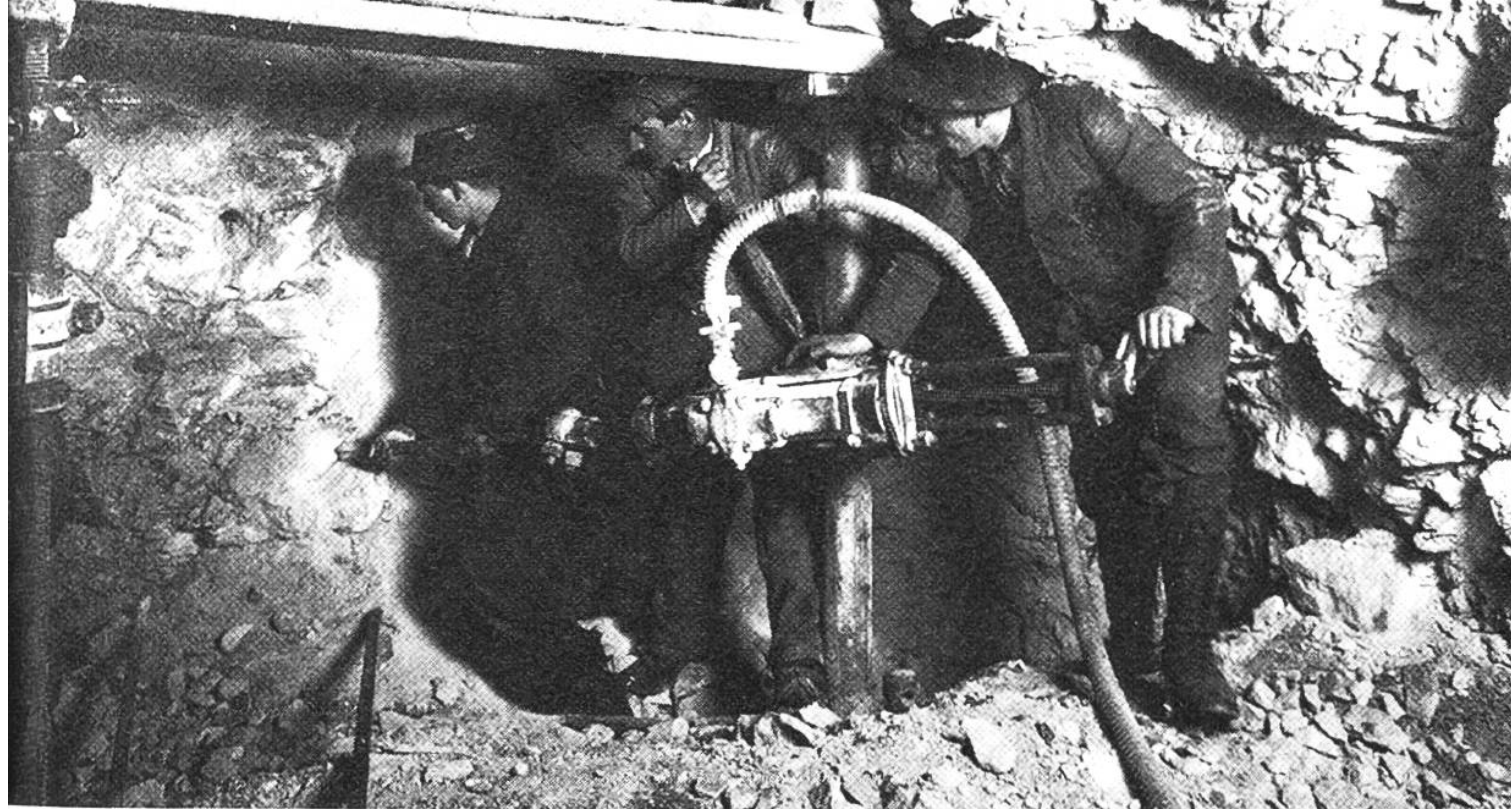


Chemin de fer de la Jungfrau – Concession Guyer-Zeller.



Die Jungfraugruppe.  
(Nordseite)

Die Ideenskizze, die Adolf Guyer-Zeller in einem genialen Wurf auf einem Papierblatt (Bild oben) festgehalten und – rechts unten – mit Datum und Initialen versehen hatte, unterscheidet sich kaum vom Plan, welcher 1893 dem Konzessionsgesuch beigefügt wurde (Bild unten), und nur wenig von der heutigen Linienführung der Bahn bis zur Endstation auf dem Jungfrauoch.



*Bei den Bohrarbeiten für die Jungfraubahn, die eine Gesamtlänge von 9336 Meter aufweist, wovon 7122 Meter (langer Tunnel), 110 Meter (kurzer Tunnel) und 230 Meter (Galerie) unterirdisch sind, wurden immer wieder neue Pionierleistungen erbracht.*

gen Reiz und ist für sich allein ein touristisch verlockendes Ziel, so dass die Bahn etappenweise eröffnet werden kann und sich damit eine betriebseigene Finanzierung des Weiterbaus ergibt. Und – nicht zuletzt – soll auch die Stromversorgung von Anfang an durch betriebseigene Wasserkraftwerke ein für allemal sichergestellt werden.

### **16 Jahre Bauzeit**

Guyer-Zeller hatte nicht nur eine klare Konzeption, sondern war sich auch durchaus bewusst, dass sein Projekt viele Gegner hatte. Zur Beseitigung von echten Bedenken und Scheinargumen-

ten liess er deshalb zahlreiche Gutachten von namhaften Fachleuten, wie beispielsweise dem bekannten Schweizer Ballonflieger Eduard Spelterini, ausarbeiten. Sie alle bezeugten, dass bei anstrengungsloser Beförderung für gesunde Personen ein kurzer Aufenthalt auf der Jungfrauspitze keine nachteiligen Folgen haben könne, die Bahn weder das Landschaftsbild beeinträchtige noch technische Gefahren in sich berge und zudem auch noch rentabel zu sein verspreche. Auf dieser Grundlage erhielt Guyer-Zeller am 21. Dezember 1894 vom Parlament die Erlaubnis, seine Ideen-skizze zu realisieren.

Zu diesem Zweck setzte er nicht nur seine ganze Tatkraft, seine enorme Willensstärke und seine persönliche Dynamik, sondern auch einen beträchtlichen Teil seines ansehnlichen Privatvermögens ein. Nachdem der erste Spatenstich am 27. Juli 1896 erfolgt war, wurde das erste Steilstück bis Eigergletscher (2320 Meter) im Sommer 1898 so weit fertiggebaut, dass mit der am 5. Juni eingetroffenen Lokomotive Nr. 1, die heute im Verkehrshaus Luzern steht, an eine erste Eröffnungsfeier gedacht werden konnte. Sie wurde von Guyer-Zeller in grossem Stil gefeiert, als ob er damals vorausgeahnt hätte, dass er die Vollendung seiner Vision nicht mehr erleben würde. Er starb nämlich am 3. April 1899 an einem Herzversagen, das nicht zuletzt auf seinen nahezu übermenschlichen Einsatz für das Vortreiben seiner Jungfraubahn zurückzuführen war.

Seine Angehörigen und Freunde setzten das einmal begonnene Werk mit einer Beharrlichkeit fort, die sich weder von finanziellen Sorgen noch von Sprengstoff-Unglücken abschrecken liess. Und über den Einsatz der fast ausschliesslich aus Italien stammenden Baurbeiter legt das bekann-

te Buch von Niklaus Bolt beredtes Zeugnis ab, das bezeichnenderweise «Svizzero!» betitelt ist – nämlich so, wie die Italiener den einzigen Schweizer Handlanger ihrer Schicht nannten. Wie mühsam die Vorarbeiten im Tunnel gewesen sein müssen, lässt sich andererseits an den Stichdaten für die etappenweise Eröffnung der neuen Stationen ablesen. So wurde die Station Eigerwand (2865 Meter) am 18. Juni 1903, die Station Eismeer (3160 Meter) aber erst am 30. Juni 1907 dem Betrieb übergeben. Pro Jahr rückte somit der Vortrieb des Tunnels um etwa 900 Meter vorwärts – also noch ein langer Weg bis zum Jungfraugipfel. Diese Erkenntnis, verbunden mit zunehmender Geldknappheit, führte dazu, dass die Bauleitung sich zuletzt dazu entschloss, das Jungfraujoch (3454 Meter) als Endstation vorzusehen und nicht, wie ursprünglich beabsichtigt, bis zum Jungfraugipfel vorzustossen. Trotzdem dauerte es noch bis zum 1. August 1912, bis die Jungfraubahn offiziell eröffnet werden konnte; der Bau hatte 16 Jahre gedauert und schliesslich rund 15 Millionen Schweizer Franken gekostet, also etwa 1,6 Millionen je Kilometer.

*Walter Günthardt*

*Hinter der Station Eigergletscher, wo bald die Bahn im Felsentunnel verschwindet, thronen Eignordwand und Jungfraugipfel. ►*

