Editorial

Autor(en): **Denzler, Lukas**

Objekttyp: **Preface**

Zeitschrift: **Tec21**

Band (Jahr): **138 (2012)**

Heft 23: **3500 Meter über Meer**

PDF erstellt am: **02.06.2024**

Nutzungsbedingungen

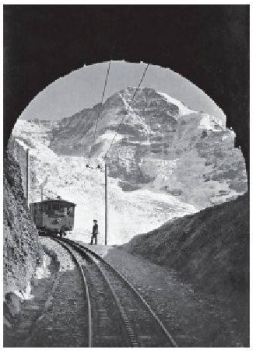
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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



Tunnel der Jungfraubahn unterhalb der Station Eigergletscher mit Blick auf den Mönch
(Foto: Jungfraubahn)

3500 METER ÜBER MEER

Eine hochalpine Baustelle bringt verschiedenste Herausforderungen mit sich. Das war schon vor mehr als hundert Jahren beim Bau der Jungfraubahn so – und ist in unserer Zeit nicht anders, auch wenn man heutzutage über andere Maschinen und Baustoffe verfügt.

Nach verschiedenen vergeblichen Anläufen Ende des 19. Jahrhunderts, eine Bahn auf die Jungfrau und damit auf einen der schönsten Gipfel im Berner Oberland zu bauen, schlug die Stunde des Zürcher Industriellen Adolf Guyer-Zeller. Seine Idee war es, die Bahn nicht von Lauterbrunnen im Talboden aus zu bauen, sondern als Fortsetzung der Wengernalpbahn von der Kleinen Scheidegg. Dadurch musste seine Bahn nur noch etwa 1400 statt 2600 Meter überwinden («Der Weg zur Jungfraubahn»). Zudem setzte er von Anfang an auf einen elektrischen Betrieb und sicherte sich zu diesem Zweck zwei Konzessionen zur Wasserkraftnutzung an der Lütschine.

Die Bauarbeiten begannen 1896. Doch die Arbeiter kamen nur langsam voran, erst zwei Jahre später erreichte man die Station Eigergletscher. Nach dem Tod von Guyer-Zeller 1899 wurde das ehrgeizige Projekt, das von Sprengunglücken, Streiks und finanziellen Problemen geprägt war, zwar fortgesetzt. Als Ziel peilten seine Nachfolger aber nicht mehr den Gipfel der Jungfrau an, sondern den schmalen Verbindungsgrat zwischen Mönch und Jungfrau. Die Station auf dem Jungfraujoch wurde schliesslich 1912 eingeweiht.

Rechtzeitig zum 100-Jahr-Jubiläum wurde die Ankunftshalle der höchstgelegenen Bahnstation Europas aufgefrischt. Das Stollenlabyrinth erweiterte die Jungfraubahn mit einem neuen Rundgangstollen. Damit sollen die Besucherströme – pro Tag bis 5000 Personen – besser gelenkt werden. Der Bau des 240 Meter langen Stollens mit zwei Kavernen war insbesondere eine planerische und logistische Herausforderung. So konnte etwa nur während der Nacht gesprengt werden, weil sonst der Touristikbetrieb zu stark gestört worden wäre («Ordnung im Stollenlabyrinth»).

Mit dem neuen Rundgang und der darin gebotenen Ausstellung will man den Touristen auch bei schlechtem Wetter etwas bieten – laut den Jungfraubahnen «das beste Allwetterprogramm der Alpen». So holte man nicht nur die grandiose Gebirgslandschaft bildlich in den Berg, sondern kreierte einen eigentlichen Erlebnispark auf 3500 Meter über Meer («Inszenierung im Berg»). Das Geschäftsmodell könnte aufgehen. Etwas mehr Informationen zum Bau der Bahn wären allerdings wünschenswert gewesen; angesichts der präsentierten Schweizer Klischees beschleicht einen zudem ein etwas zwiespältiges Gefühl, und man fragt sich, was das den mehrheitlich asiatischen Gästen vermittelte Bild eigentlich mit der realen Schweiz zu tun hat.

Lukas Denzler, denzler@tec21.ch

5 WETTBEWERBE
Umnutzung «Alte Schmiede» in Baden

11 MAGAZIN
Puzzle Strassenentwässerung | 75 Jahre Sphinx-Observatorium | Ein Kindergarten in Südafrika

20 DER WEG ZUR JUNGFRAUBAHN
Aldo Rota Das Projekt für die heute weltbekannte Jungfraubahn setzte sich vor über 100 Jahren gegen diverse, aus heutiger Sicht abenteuerlich wirkende Ideen durch.

24 ORDNUNG IM STOLLENLABYRINTH
Rolf Gabriel, Heinz Schmaus Der Bau des neuen Rundgangstollens auf dem Jungfraujoch war wegen der Höhenlage und des ununterbrochenen Touristikbetriebs anspruchsvoll.

28 INSZENIERUNG IM BERG
Tina Cieslik Im Kampf um die Touristen aus Fernost punktet das Jungfraujoch mit einer neuen Ausstellung im Rundgangstollen.

32 SIA
Eine Güterzuglinie durch die Schweiz? | Konservative Kulturprovokateure

37 FIRMEN

45 IMPRESSUM

46 VERANSTALTUNGEN