Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer

Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation

Band: 38 (2011)

Heft: 2

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

Autor: Wey, Alain

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-909592

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: 09.07.2025

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

Durch den Fels des Eigers aufs Jungfraujoch

Die Jungfraubahn feiert 2012 ihr hundertjähriges Bestehen. Nach einer Tunnelfahrt quer durch Eiger und Mönch erreicht dieses Renommierstück des Berner Oberlands den höchstgelegenen Bahnhof Europas. Von Alain Wey

Der Zug fährt ins Innere des Berges. Staunend beobachten die Reisenden, wie die Nordwand des Eigers (3970 m) verschwindet. Der 7,2 Kilometer lange Tunnel windet sich erst durch den Eigerfels, durchquert dann den Mönch (4107 m) bis er sich auf dem Jungfraujoch (3454 m) wieder öffnet. Dieser höchstgelegene Bahnhof Europas ist das Ergebnis des kühnsten aller schweizerischen Eisenbahnprojekte aus den Anfängen des 20. Jahrhunderts. Eine Uhr am Fusse des Dreigestirns der Berner Alpen zeigt, wie viele Minuten bis zum Tag des 100-Jahre-Jubiläums am 1. August 2012 noch fehlen.

Das hundertjährige Unternehmen hat einiges vorzuzeigen: 2010 haben 672 000 Reisende die 1393 Höhenmeter überwunden, um das atemberaubende Panorama im ewigen Schnee zu bestaunen. Im Süden fliesst 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 Erinnerungen an einen Bau, der sich über sechzehn Jahre hinzog und der den Höhepunkt des Bergbahnfiebers darstellt, das die Schweiz im ausgehenden 19. Jahrhundert befallen 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 Eisenbahnbauten. 1912 zählte man in der Schweiz 15 Zahnradbahnen und 45 Standseilbahnen. Der Bau der Jungfraubahn 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 Grindelwald (1034 m) fährt. Bereits in den Jahren 1869 und 1889 stand der Bau einer Bahn auf die Jungfrau zur Debatte, die Projekte scheiterten aber an der Konzessionserteilung oder an der Finanzierung. 1893 legte der Zürcher Industrielle Adolf Guyer-Zeller (1839–1899) ein neues Projekt vor. Der Präsident der Schweizerischen Nordostbahn sah eine elektrifizierte Bahnstrecke vor, die von der Kleinen Scheidegg bis zum Eigergletscher 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 Jungfraubahn-Gesellschaft die Bauarbeiten. Statt der geplanten sieben dauerte der Bau ganze sechzehn Jahre und die Endstation kam schliesslich nicht auf der Jungfrau, sondern auf dem Jungfraujoch zu liegen.

Der Tourismus als treibende Kraft des Zahnradbahnbaus

Die Jungfraubahn war in erster Linie für die ausländischen Touristinnen und Touristen und nicht für die Einheimischen bestimmt. Seit den 1830er-Jahren überschwemmten vor allem Besucher aus England die Region Interlaken, die damals den Ruf einer «englischen Kolonie» hatte. Ab 1880 nahmen die Gäste auch aus Deutschland, Amerika und Frankreich stetig zu; den Höhepunkt erreichte der Fremdenverkehr zwischen 1890 und 1914. Im Jahr 1910 wurden in der Schweiz mehr als 21 Millionen Übernachtungen 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, Interlaken–Lauterbrunnen, Interlaken–Grindelwald, Thun–Interlaken, Spiez–Frutigen und Spiez–Gstaad.

Sechzehn Jahre Bauzeit

1898 wurde die offene Strecke der Jungfraubahn bis zum Eigergletscher (2320 m) eingeweiht. Mit den Bohrarbeiten für den Tunnel durch den Eiger wurde 1897 begonnen und 1899 erfolgte der Durchstich beim Rotstock. Im selben Jahr starb Adolf Guyer-Zeller 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 freigegeben wurde. 1905 wurde dann die Strecke bis zur Station Eismeer (3160 m) eröffnet. Von dieser Bauetappe an wurden die ursprünglichen Pläne aus finanziellen Gründen abgeändert: Statt eines Halts unter dem Mönchsjoch und einem weiteren auf der Jungfrau wurde das Jungfraujoch als Endstation gewählt. Der Bau verlief nicht immer reibungslos: Es starben insgesamt 30 Mineure bei Dynamitexplosionen, durch Stromschläge, Lawinen und Steinschläge, sechsmal wurde gestreikt und auch finanzielle Probleme traten 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. Jahrhundert vorgenommen wurden, haben viel zur Bekanntheit des Jungfraujochs 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 Forschungsstation Jungfraujoch (3450 m) eingeweiht. Das Sphinx-Observatorium, das auf 3571 Metern über Meer thront, wurde 1937 fertiggestellt und 1950 mit der astronomischen Kuppel versehen. Zum Observatorium gelangt man mit zwei Liften, die insgesamt 111,4 Meter nach oben führen. In der ersten Zeit wurden Forschungen in den Bereichen Meteorologie, Glaziologie und physiologische Medizin durchgeführt. In den 1930er-Jahren wurde mit dem Heraushauen und Gestalten des Eispalastes begonnen. 1972 zerstörte ein Feuer das Berghaus und das Touristenhaus, an ihrer Stelle wurden die Taverne und das Gletscherrestaurant errichtet. Zwischen 1983 und 2002 wurde das Jungfraujoch einmal mehr zur Grossbaustelle: Das neue Berghaus (16 200 m³, sieben Stockwerke) wird 1987 eingeweiht und «Top of Europe» getauft. Es folgen 1991 eine zweite Bahnhofshalle auf dem Jungfraujoch und ein neuer Ausgang auf den Aletschgletscher, 1992 ein Zugdepot auf der Kleinen Scheidegg und der Ausbau des Eispalastes, 1996 die neue Aussichtsterrasse auf dem Sphinx-Felsen und 2002 der Ice-Gateway (3471 m).

Die Aura des Jungfraujochs

Der Bau der Jungfraubahn hatte vielerlei Auswirkungen. Neben dem Massentourismus war eine der bedeutendsten wohl die Elektrifizierung der Dörfer der ganzen Region, denn um die Stromversorgung der Bahn sicherzustellen, wurden in Lauterbrunnen Wasserkraftwerke erstellt. Danach folgten der Aufschwung des Wintersports und die ersten Skirennen, unter anderem die Lauberhornabfahrt, die seit 1930 durchgeführt 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 prestigeträchtige Liste als Welterbe der UNESCO eingetragen 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 Internationalen 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».

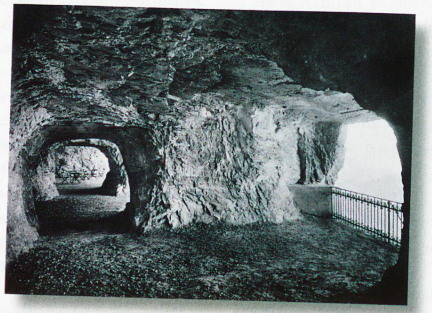
Der Traum von Adolf Guyer-Zeller ist zur grossen Attraktion geworden und die Jubiläumsfeierlichkeiten dürften weiter zum Ansehen der Region beitragen. Hätte er damals nicht versprochen, 100 000 Franken seines eigenen Vermögens in eine Wetterstation beim Endbahnhof zu investieren, hätte er die Konzession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

www.jungfraubahn.ch
www.scheidegg-hotels.ch
www.ifjungo.ch/jungfraujoch (Forschungsstation Jungfraujoch)

HUNDERTTAUSENDE BESUCHERINNEN UND BESUCHER

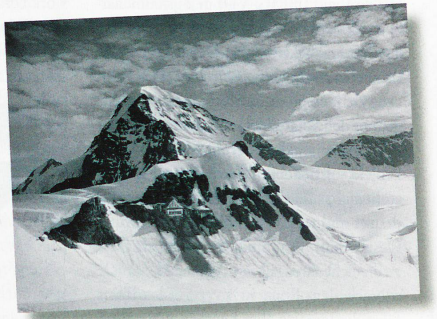
2010 haben 672 000 Personen das Jungfraujoch «Top of Europe» besucht. Dies ist gegenüber 2009 ein Zuwachs von 3,2 %. 1913 wurden 42 880 Besucherinnen und Besucher verzeichnet, 1952 wurde die Schwelle von 100 000 überschritten, die weiteren 100 000er Schwellen wurden in den Jahren 1967 (200 000), 1972 (300 000), 1980 (400 000), 1997 (500 000) und 2000 (600 000) überschritten. Rekordjahr war 2007 mit 704 312 Besucherinnen und Besuchern.

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



Station Eigerwand am 28. Juni 1903

Die Kleine Scheidegg mit Eiger, Mönch und Jungfrau



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