

**Zeitschrift:** Appenzeller Kalender

**Band:** 180 (1901)

**Artikel:** Die Jungfraubahn

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-374257>

#### 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:** 30.12.2025

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

## 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 Unermesslichkeit überwältigende Gletscher- und Firnenwelt. Mit diesem Riesenwerke, dessen Vollendung er freilich nicht erleben sollte, hat der große Zürcher Bürger Adolf Guher-Zeller sich „ein Denkmal, dauernder als Erz“ gesetzt. Freilich stützten gar Viele ob der scheinbaren Unausführbarkeit des Projektes, als der geniale und energische Mann mit seinem Plane vor die Offentlichkeit trat; andere verhöhnten und belächelten die Idee als ein phantastisches Hirngespinst. Guher-Zeller aber ging rüstig seines Weges. Die feste Überzeugung, 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 Überzeugung stählte seine ohnehin schon hohe Kraft und Ausdauer und ließ ihn die größten Schwierigkeiten manhaft überwinden.

Gleich zu Anfang stellte sich ihm ein Hindernis entgegen. Die Bundesversammlung beschloß: der Bundesrat darf 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 ausnahmsweise Gefahren nach sich ziehen werde. Dieser Beweis wurde durch Einholung einer Reihe von Gutachten hervorragender in- und ausländischer Gelehrter und Fachmänner erbracht und vom Bundesrat als solcher anerkannt.

Die Jungfraubahn ist eine elektrische Zahnradbahn mit einem Gleise 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 Eigergletscher (2323 m. ü. M.). Dann kommen: Station Rothstockschlucht (2530 m. ü. M.), Eigergwand (2788), Eismeer (3156), Jungfraujoch (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. Großeöffnungen (ähnlich denen an der Urenstraße) und Balkone gewähren einen weiten Ausblick in die Lände. Jede

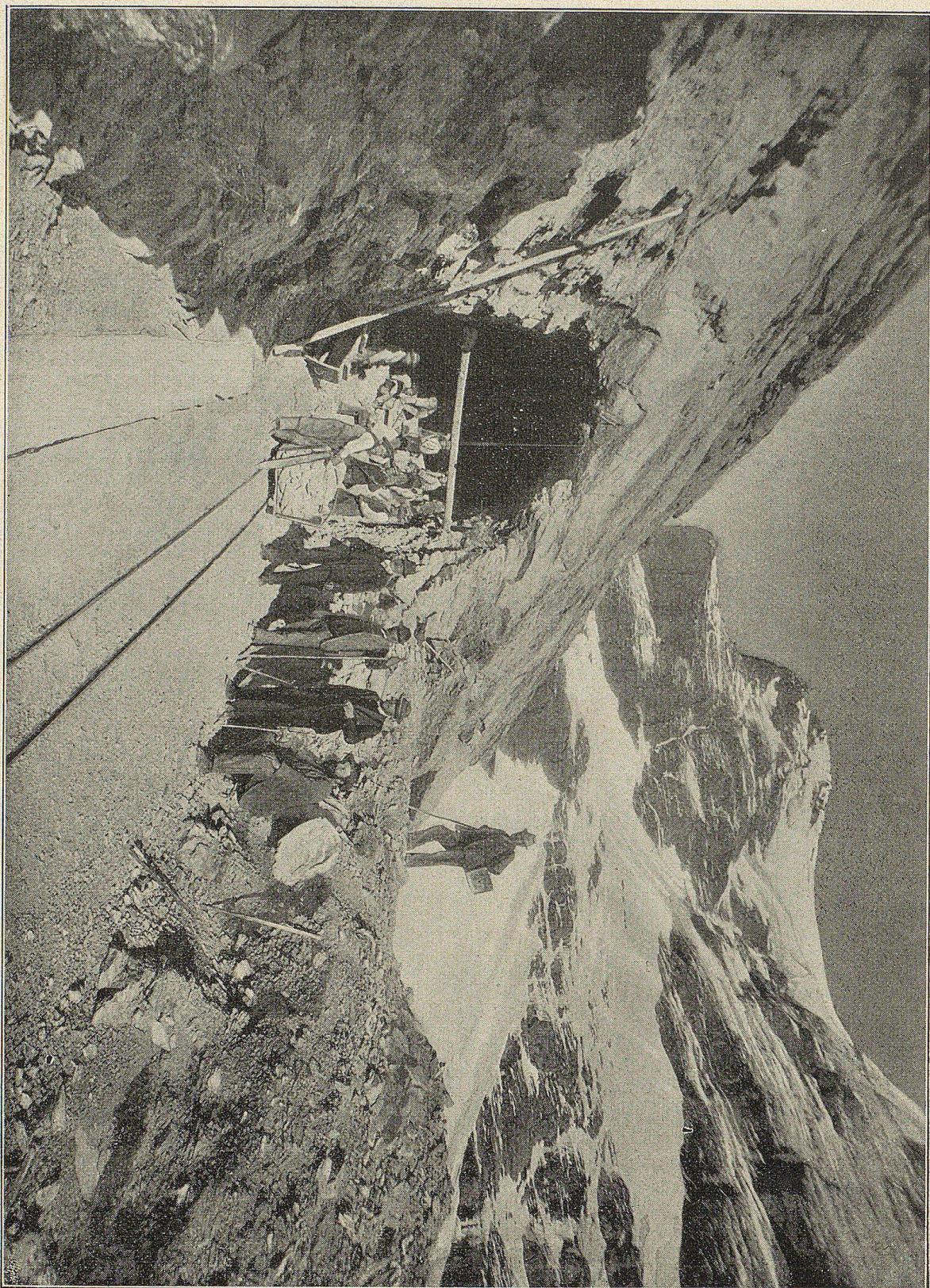
Station bietet ein anderes Bild. Von den Stationen Eismeer und Jungfraujoch wird man bequem auf die ewigen Schnee- und Eisfelder herabsteigen, auf denen sich die Touristen auch mitten im Hochsommer dem Schnee- und Eissport werden hingeben können. Durch die Station Jungfraujoch wird übrigens die kürzeste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

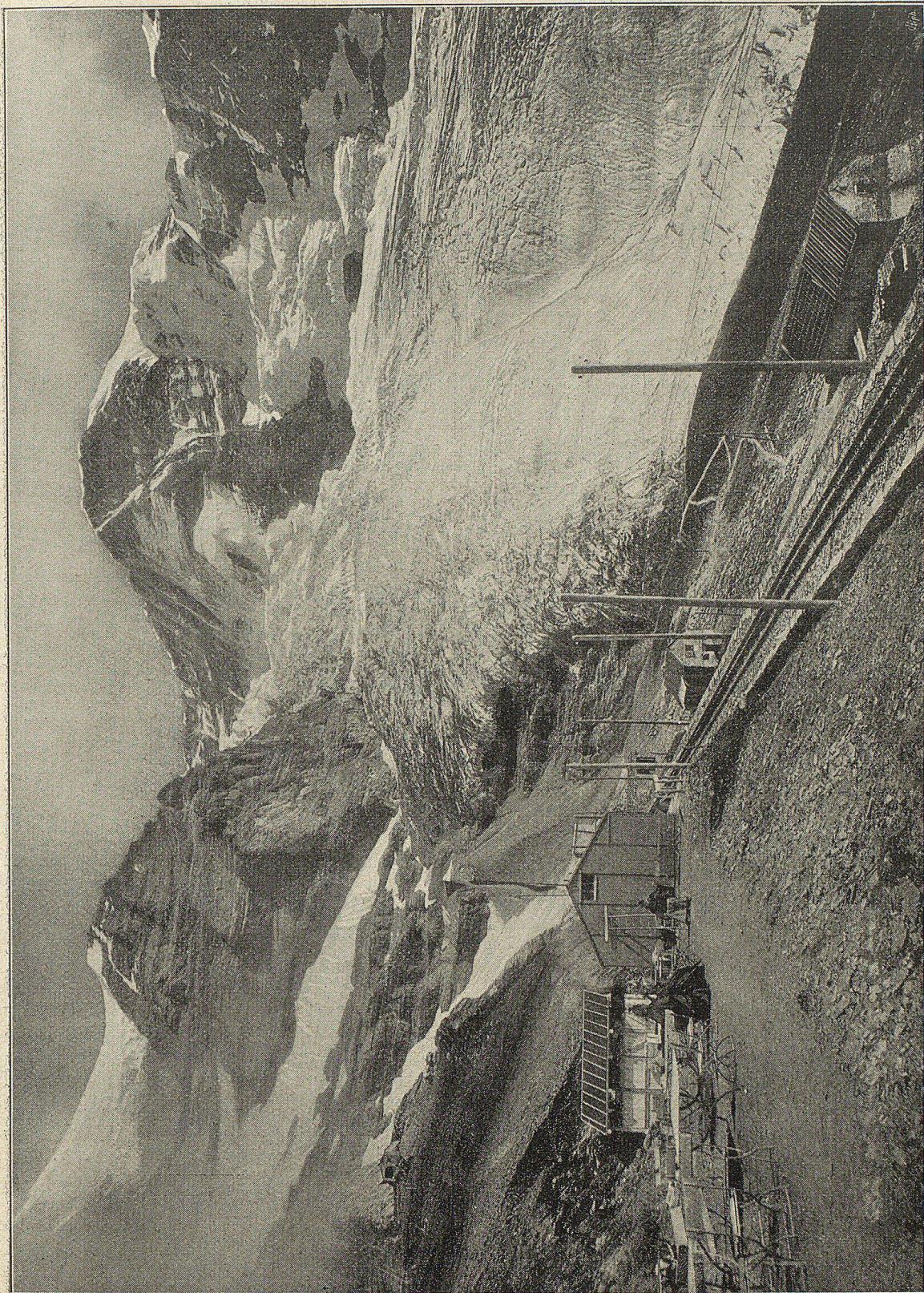
Die Kraft für den Bau und Betrieb der Jungfraubahn wird in der weißen Lütschine bei Lauterbrunnen gewonnen und in Starkstromleitungen zu den Transformatoren hinaufgeführt, welche die Hochspannung von 7000 Volts auf die für den Bahnbetrieb nötige Arbeitsspannung von 500 Volts umformen. Die Reisenden haben 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 Stoße der Bergdampflokomotiven sind vermieden.

Bis jetzt sind die Stationen Eigergletscher 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 Eigergwand, 1903 die Station Eismeer zu eröffnen. Man kann eben nicht, wie beim Simplontunnel, von zwei Seiten arbeiten, sondern nur an einer. Zudem bietet 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. Wrubel herausgegebene Büchlein „Ein Winter in der Gletscherwelt“, das auch sehr interessante Beobachtungen über die Natur des Hochgebirges, sowie die Lebensgeschichte Guher-Zeller's mittheilt.

Guher-Zeller und seine Familie haben für das Jungfraubahnunternehmen sehr bedeutende finanzielle Opfer gebracht. Kaum ein Zweiter im Schweizerlande wäre zu Ähnlichem 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 Ruhmesglanz seines von ihm über Alles geliebten Vaterlandes erhöht.

Eingang am Eiger. Reproduziert nach einer Originalaufnahme von A. Gähler, Photograph in Unterlauen.





Station Eigergratstiege. Reproduziert nach einer Originalaufnahme von H. Gabler, Photograph in Interlaken.