

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 29 (1939)
Heft: 33

Artikel: Die Jungfraubahn
Autor: H.K.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-648243>

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: 09.02.2026

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

Die Jungfraubahn

Am 1. Mai dieses Jahres jährte sich der Geburtstag eines Mannes zum hundersten Male, dem wir eines der kühnsten und interessantesten Bauwerke verdanken, welche die Welt besitzt, die Jungfraubahn. Der Mann heißt Adolf Guyer oder wie das etwa üblich ist, mit dem Namen seiner Frau verbunden, Adolf Guyer-Zeller.

In Tages- und illustrierten Zeitungen finden wir jahrein, jahraus Beschreibungen und Bilder von technischen Werken in aller Herren Länder. Die längste Brücke, das größte Flugzeug, die stärkste Lokomotive u. a. m. werden beschrieben und abgebildet und es ist leicht verständlich, daß die schweizerische Technik dabei recht wenig in den Vordergrund rückt. Wenn wir daher an dieser Stelle einiges vom Bau der Jungfraubahn erzählen, geschieht es nicht zuletzt deswegen, schweizerisches Schaffen zu ehren und damit zu beweisen, daß auch wir Werke der Technik zu zeigen haben, die sich ruhig neben die aller anderen Länder stellen können. Wenn Großbritannien Schiffe, Deutschland Flugzeuge von letzter Vollkommenheit bauen, ist es nur zu begreiflich, daß die Schweiz im Bergbahnbau Großes leistete. Ihr kühnstes Werk ist wohl unbestreitbar die Jungfraubahn.

* * *

Adolf Guyer wurde am 1. Mai 1839 in Neuthal bei Bauma, einer großen Ortschaft des Zürcher Oberlandes, geboren. Sein Vater betrieb dort eine der ersten Baumwollspinnereien. Nachdem Adolf die Dorfschule von Bauma besucht hatte, trat er in die Kantonschule von Zürich ein, um in der Folge einige Zeit an der Hochschule und am Polytechnikum in Zürich und später an der Universität in Genf Vorlesungen zu hören. Aber er wollte keinen akademischen Beruf ergreifen, sondern wie sein Vater Kaufmann werden. So kehrte er denn heim und verweilte zunächst ein Jahr im väterlichen Geschäft, um sich dort die Anfangsgründe von Handel und Industrie anzueignen.

Schon als Zwanzigjähriger begab sich Adolf Guyer auf Reisen nach Frankreich und England. Im Herbst des Jahres 1860 erhielt er von seinen Eltern die Erlaubnis, nach Amerika fahren zu dürfen. Schon hatte er den Schiffsplatz belegt, als ihn die Nachricht, sein Vater sei schwer erkrankt, nach Hause rief. Der Vater genas, das Schiff, das Guyer nach Amerika hätte führen sollen, ging unter. Die Reise nach der Neuen Welt wurde aber später doch ausgeführt. In den Vereinigten Staaten angekommen, traf Guyer mitten in die Vorbereitungen für den Krieg zwischen den Nord- und Südstaaten. Mit dem ihm eigenen Weitblick sah Guyer sofort ein, daß die Rohbaumwolle, die besonders in den Südstaaten gepflanzt wurde, infolge des Krieges im Preise steigen werde. Rasch entschlossen kaufte er große Mengen ein und erzielte mit diesem Geschäft bedeutende Gewinne.

Im Jahre 1863 trat Adolf Guyer endgültig ins väterliche Geschäft ein. Nach seiner Verheiratung mit Fräulein Ranny Zeller aus Zürich verlegte er wenigstens für den Winter seinen Wohnsitz nach Zürich, und von da an beschäftigten ihn immer mehr und mehr Eisenbahnfragen, die ihn bis zu seinem Lebensende nicht mehr loslassen sollten.

In den Jahren um 1870 herum erregte der Bau der Gotthardbahn nicht nur die Aufmerksamkeit der Schweiz, sondern auch die der angrenzenden Länder. Guyer zweifelte keinen Augenblick am Gelingen des großen Werkes. Als es drohte, aus Mangel an Geldmitteln stille gelegt zu werden, setzte sich Guyer mit all seiner jungen Tatkraft für die Weiterführung ein, hielt Vorträge und verwendete sich auch im Kantonsrat des Kantons Zürich für die Gotthardbahn. Mit deren Aktien, die damals im Kurs stark gefallen waren und die Guyer so weit er konnte aufkaufte, legte er den Grund eines großen Vermögens.

Eisenbahnbau und die Spekulation mit den Wertpapieren der verschiedenen Bahngesellschaften waren das tägliche Brot Guyers. Beim Zusammenbruch der Nationalbahn soll er sich geäußert haben: „Das Geld liegt auf der Straße; man muß es nur aufheben!“

Durch seine vielen Geldgeschäfte, die Guyer mit stetigem Erfolge durchführte, durch seine Spinnerei und Weberei und ein Ausfuhrgeschäft nach Indien, gelangte er zu großem Einfluß und einem bedeutenden Vermögen. Daß es aber bei all seinem Streben nach Macht nicht immer ohne harte Kämpfe abging, ist selbstverständlich. Als er daher bei der Neuaufrichtung der Nordostbahn als Besitzer der Aktienmehrheit kurzerhand Verwaltungsrat und Direktion abberief und die frei gewordenen Stellen mit selbst gewählten Leuten besetzte, kam er bald in den Ruf eines rücksichtslosen Machthabers und er mußte den zweifelhaften Ruf eines der bestgehaßten Männer seiner Zeit mit in Kauf nehmen.

Diese Angelegenheit der Nordostbahn fiel ins Jahr 1894, ereignete sich also ein Jahr nach der Einreichung des Konzessionsgesuches für den Bau der Jungfraubahn. Damals beschäftigte ihn noch ein anderer, kühner Plan: der Bau einer Engadin-Orientbahn (Chur—Tiefentastel—Albula—Engadin—Osnaberg—Münster—Meran). Er hoffte damit, eine Zürich berührende Verbindung Calais—Konstantinopel herstellen zu können. Als der Bund jedoch den Bau von auf Schmalspur geplanten Bündnerbahnen durch weitgehende Unterstüzungen ermöglichte, ließ Guyer seinen Plan fallen. Von da an gehörte sein Sinnen und Trachten ausschließlich dem Bau der Jungfraubahn.

Der Gedanke, eine Bahn auf den Gipfel der 4166 m hohen Jungfrau zu führen, stammt nicht von Guyer.

So merkwürdig es uns heute erscheint: er ist zuerst als Aprilscherz an die Öffentlichkeit gelangt. Im Jahre 1886 veröffentlichte die „Neue Zürcher Zeitung“ am 1. April einen, „Von der Jungfrau“ überschriebenen Aufsatz mit der Mitteilung, es habe sich in London eine Gesellschaft gebildet, welche „die Anlegung eines für Fußgänger, Pferde und Maultiere gangbaren, absolut gefahrlosen Weges auf die Jungfrau und die Errichtung einer Schlittenbahn auf dem großen Aletschgletscher“ beabsichtige. Ferner werde sie zur Klubbütte im Rottal eine elektrische Eisenbahn bauen. Von da aus sei die Anlegung einer in die Rottalwände eingesprenkten Galerietreppe auf den Gipfel der Jungfrau geplant. Auf der Spitze selbst solle dann eine Plattform erbaut werden. Ein Scheinwerfer werde des Nachts weit bis nach Deutschland hinaus leuchten.

Bald sollte aus dem Aprilscherz Ernst werden. Schon wenige Jahre später wurden dem Bundesrat drei Konzessionsgesuche für den Bau einer Bahn auf den Jungfraugipfel eingereicht. Das eine sah den Bau von Lauterbrunnen nach Stechelberg vor, von wo eine Seilbahn in fünf Tunnels zum Gipfel führen sollte. Das zweite Projekt plante eine ebenfalls in Tunnels geführte Seilbahn von Lauterbrunnen bis 30 m unter den Jungfraugipfel. Der dritte Plan stammte von Ingenieur Locher aus Zürich, dem Erbauer der Pilatusbahn und sah die Erstelung von zwei ununterbrochenen Tunnelröhren vor, in denen Wagen „in Gestalt eines auf Schienen und Rollen geführten Kolbens von freisrundem Querschnitt durch von unter her mehr oder weniger verdichtete Luft“ auf- und abwärts geführt werden sollten.

Die drei Projekte wurden dann im Jahre 1891 zu einem einzigen vereinigt; aber auch dieses kam nicht zur Ausführung. Ebenso blieb ein Plan, eine Schmalspurbahn von Brig zum Aletschgletscher zu bauen und von da das Jungfraujoch durch eine Schlittenbahn zu erreichen, unausgeführt.

Alle diese Pläne wiesen die gleichen Nachteile auf: Die Tunnelbahn Lochers schloß von vornherein den Bau von Zwischenstationen aus; sie konnte somit auf keinen Fall teilweise dem Betrieb übergeben werden. Eine Verzinsung des zum Bau aufgewendeten Geldes war also erst nach Vollendung der Bahn möglich. Bei den anderen Projekten boten die Zwischenstationen stets die gleiche Rundschau.

Und nun kam Guyer-Zeller und löste mit seinen kühnen Plänen auf einen Schlag die Schwierigkeiten und erschloß eigentlich erst, was allen Projektverfassern vorgeschwebt haben mochte: Dem Reisenden die Gletscher- und Bergwelt der eisgepanzerten Jungfrau zu zeigen.

Damit, daß er seine Jungfraubahn auf der kleinen Scheidegg ihren Ausgangspunkt nehmen ließ, vermied er gleich den Höhenunterschied von Lauterbrunnen zur Höhe der Scheidegg. Oben beim Eigergletscher sollte die Bahn in den Eiger eintreten, um in weitem Bogen im Berginnern die Ostseite des Massivs zu erreichen. Den Weg hatte sie sich durch die Felsmassen des Mönchs zu bohren, um auf dem Jungfrauoch wieder ans Tageslicht zu treten. Von dort sollte die letzte Bauetappe zur Station Jungfraukulm, etwa 65 m unter den Gipfel führen. Ein Aufzug endlich hätte das Betreten der höchsten Spitze vermitteln sollen.

Am 20. Dezember 1893 reichte Guyer dem Bundesrat sein Konzessionsgesuch ein. Fast genau ein Jahr später, am 21. Dezember 1894, erhielt er durch fast einstimmigen Beschluß des schweizerischen Parlaments die Bewilligung, den Bahnbau beginnen zu können. Vorausgegangen waren eine Anzahl von Gutachten, vor allem eines darüber, daß ein rasches Erreichen einer Höhe von über 4000 m Höhe dem Menschen nicht gesundheitschädlich sei.

Das Projekt wies einen Kostenvoranschlag von Fr. 7,500,000 auf und rechnete mit einer Bauzeit von sieben Jahren.

Das Konzessionsgesuch schließt mit einem hoffnungsfrohen Blick in die Zukunft:

„Von den, diesen ersten Sommer nach der Eröffnung der W.-A.-B. (Wengernalpbahn) über die Scheidegg beförderten ca. 35,000 Touristen hätten wohl sicherlich 10,000 die projektierte

Mönchstation besucht. Sie bietet für sich allein schon einen der großartigsten Fernblicke des Schweizerlandes auf die zum großen Teile von ihr aus sichtbare, herrliche Gletscher- und Gebirgswelt, die sich zwischen den Berner Alpen und dem Rhonetale ausdehnt, so daß Tausende einst dort oben — wie viele mehr noch später auf der Jungfrau Spitze — die Gottfried Keller'schen Worte begeistert ausrufen werden:

„Trinkt, o Augen, was die Wimper hält,
Von dem goldnen Ueberfluß der Welt!“

Die dem Gesuchsteller Adolf Guyer-Zeller vom Bundesrat erteilte Konzession enthielt u. a. eine Bestimmung, die sich, allerdings erst viele Jahre nach Vollendung der Jungfraubahn, besonders für die wissenschaftliche Forschung glücklicherweise auswirken sollte und die sich Guyer selbst in hochherziger Weise auferlegt hatte.

Art. 9 a der Konzession lautet:

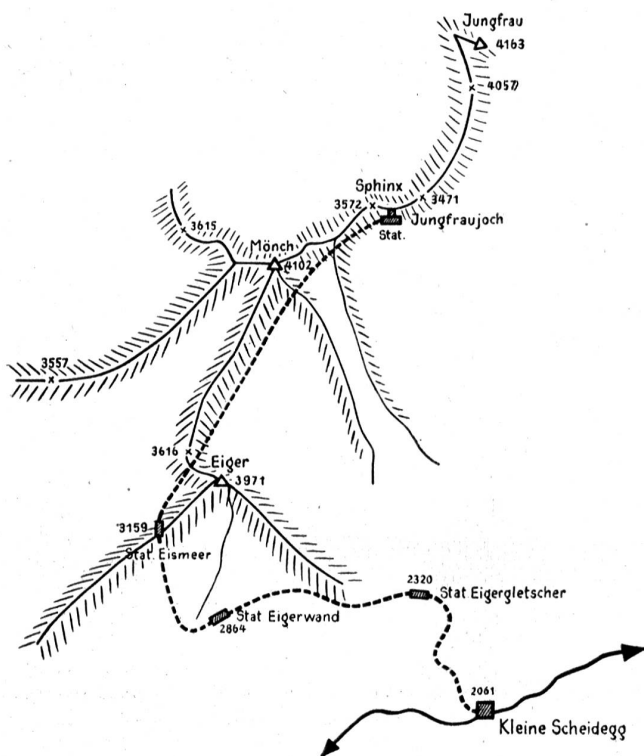
„Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach partieller (teilweiser) oder gänzlicher Vollendung der Linie an die Erstellung und Einrichtung eines ständigen Observatoriums, insbesondere für meteorologische und anderwärtige tellurisch (von der Erde ausgehend) — physikalische Beobachtungszwecke, auf der Station Mönch oder Jungfrau, eventuell auf beiden, eine Summe von mindestens Fr. 100,000.— zu verwenden, sowie an die Kosten des Betriebes während der jeweiligen Beobachtungszeit einen monatlichen Beitrag von Fr. 1000.—, jedoch nicht mehr als Fr. 6000.— in einem einzelnen Jahre beizutragen. Der Entschluß über Ort, Zeit und Art der Anlage des oder der Observatorien, über deren Betrieb und die Mitwirkung weiterer Subventionen (Geldspender) beim Bau und Betrieb ist Sache des Bundesrates.“

Diese Bestimmung ist gewissermaßen der Grundstein zu der allerdings erst im Jahre 1937 vollendeten wissenschaftlichen Höhenstation Jungfrauoch.

Nun konnte der große Plan in die Tat umgesetzt werden. Am 22. Juni 1896 veröffentlichte Guyer eine Schrift „Das Projekt der Jungfraubahn“ und forderte darin die Öffentlichkeit auf, ihm zur Verwirklichung des Unternehmens Geld zur Verfügung zu stellen. Er glaubte damals, wie es im Projekte vorgesehen war, mit etwa acht Millionen Franken auszukommen. Das Geld wurde gezeichnet, aber in der Folge wies es sich, daß das Ziel weder in der vorgesehenen Zeit (etwa 7 Jahre) noch mit der geplanten Summe erreicht werden konnte. Statt etwa im Jahre 1903 oder 1904 den Gipfel der Jungfrau zu erreichen, konnte die heutige Endstation auf dem Jungfrauoch erst am 1. August 1912 eröffnet werden und die Baukosten wuchsen im Laufe der Jahre auf durchschnittlich eine Million für jeden Kilometer an. Und diese Endstation liegt bei Bahnkilometer 9,35!

Der erste Teil des Jungfraubahnbaues, der schon im Jahre 1896 in Angriff genommen wurde, konnte zwei Jahre später dem Betrieb übergeben werden. Es handelt sich um das Stück Kleine Scheidegg—Station Eigergletscher. Die eigentliche Bergbahn zur Jungfrau beginnt erst hier. Gegenüber der damals noch mit Dampf betriebenen Wengernalpbahn unterschied sich dies erste Stück Jungfraubahn in erster Linie dadurch, daß es mit Elektrizität betrieben wurde. Am 19. September 1898 eröffnete Guyer-Zeller selbst vor über vierhundert geladenen Gästen diesen ersten Teil seines Werkes.

Im darauffolgenden Winter begann dann der Tunnelbau. Der feste und gleichmäßige Hochgebirgskalk des Eiger machte eine Ausmauerung der Tunnel überflüssig. Als Arbeitsmaschinen dienten vorläufig elektrische Bohrmaschinen. Auf der Station Eigergletscher war ein kleines Dorf entstanden, Wohnbaracken für die etwa 200 bis 300 Menschen, welche am Bau beschäftigt waren, Werkstätten, Materialschuppen und Verwaltungsgebäude. Weil die Wengernalpbahn damals noch keinen Winterbetrieb kannte, mußten Lebensmittel und Baumaterialien vor der Einwinterung und der Stilllegung der W.-A.-Bahn in die Wohnkolonie auf Station Eigergletscher transportiert und dort aufge-



stapelt werden. Diese Versorgung der Bahnbaukolonie bereitete der Leitung gewaltige Schwierigkeiten, da auch während des Winters mit der Verproviantierung von mindestens etwa 80 Köpfen gerechnet werden mußte.

Schwierig war auch die Versorgung mit Wasser. Es wurde durch elektrisches Schmelzen von Schnee gewonnen, konnte aber nicht als Trinkwasser, sondern nur zum Kochen und Waschen verwendet werden.

Beim trüben Schein von Laternen wird mit den laut knatternden Bohrmaschinen Sprengloch an Sprengloch gebohrt. Dann wird Dynamit eingefüllt und kurz darauf krachen die Sprengschüsse. Nachdem das geborstene Gestein weggeschafft ist, beginnt die Arbeit von neuem und Schritt um Schritt, Meter um Meter frisst sich der Tunnel in den Berg hinein. Die zweite Station ist Eigerwand. Sie öffnet den Blick nach Norden, ins grüne Grindelwaldnertal hinaus und auf die es umsäumenden Berge. Dr. Friedrich Brubel, der Inspektor der Jungfraubahn, berichtet über den Durchschlag des Tunnels wie folgt:

„Es war am 7. März morgens. Nach unserer Berechnung konnte uns nur noch eine Felschicht von 1 m Dicke vom Tageslicht trennen. Diese Scheidewand sollte durch die letzte Sprengung durchbrochen werden. Die Bohrmaschinen wurden eingebaut, die Löcher angefeuert und gebohrt und nach dem Wiederabbau der Maschinen geladen. Bis zum letzten Augenblick blieben wir am Ort, und erst als die Zündschnüre aller zehn Löcher brannten, eilten wir mit dem Aufseher und dem Feuerwerker im Laufschrift davon, um uns in den Tunnel zu flüchten. Unsere Spannung war aufs höchste gestiegen. Wir wußten zum voraus: schlugen die Löcher durch, das heißt, wirkte ein Teil oder die ganze Kraft der Schüsse nach außen, so mußten die Schüsse kurz und dumpf tönen, war ihr Knall aber hell und scharf, von scharfem Luftdruck gefolgt, so war der Durchschlag noch nicht erfolgt und somit irgend ein wenn auch vielleicht nur unbedeutender Felsen in den Berechnungen vorhanden.“

Lauflos standen wir mit den Arbeitern da, nur etwa 200 m unterhalb des Seitenstollens, mit der Schulter an eine Tunnelwand gelehnt, das Gesicht in der Richtung nach dem Portal, den Mund (um ein Zerplatzen des Trommelfells durch den starken Luftzug zu verhüten) leicht geöffnet. Wir zählten die Sekunden. Endlich — ein mächtiger heller Knall, der das Gestein erzittern machte und sämtliche Tunnellampen löschte, und dann ein zweiter, ein dritter . . . Wir waren von tiefer Unruhe erfüllt. Also war's noch nicht gelungen? Auch der sechste und siebente Schuß tönten scharf. Da, auf einmal — ein d u m p f e r Knall und ein zweiter und dritter, und ein „Hurrah!“ und „Glück auf!“ ertönte freudig aus allen Kehlen. Es war erreicht! —“

Die Arbeit wurde zweimal durch große Unglücksfälle gestört. Kurz vor dem Durchstich bei der heutigen Station Eigerwand, am 26. Februar 1899 forderte der Tunnel durch vorzeitiges Losgehen einer Sprengladung sechs Tote, alles Italiener. Nachts wenige Minuten vor drei Uhr hatte sich das Unglück ereignet.

Brubel berichtet darüber wie folgt: „Ein erschütterndes Bild bot der Trauerzug, als er zum Tunnelportal herauskam: heller Mondschein und Sterneblinken und in diesem mystischen Lichte ein traumhaftes Funkeln und Leuchten des Firns und der Gletscher. Der Himmel wolkenlos, kein Lufthauch hörbar. Sechs Totenbahnen, eine hinter der andern von je 6 bis 8 Männern getragen, die in ihrer freien Hand die brennende Tunnellampe halten und über deren beruhte und staubige Gesichter Tränen rinnen. Stumm wie die Toten sind ihre Träger; nur hie und da mischt sich ein tiefer Seufzer, ein lautes Schluchzen in das Knirschen des Schnees, das sich bei -15° C unter den taktmäßigen Schritten der Träger vernehmen läßt — eine eigenartige, monotone Trauermusik für die melodienreichen Söhne des Südens.“

Ein zweites Unglück, das aber glücklicherweise nur einen großen Materialschaden zur Folge hatte, ereignete sich neun Jahre später, am 15. November 1908. Man hatte unterhalb der

Station Eigerwand ein Lager von ungefähr 30,000 kg Sprengstoff angelegt. Am genannten Tage entzündete sich der gefährliche Stoff auf unerklärliche Weise. Der ungeheure Knall der Explosion soll bis nach Deutschland gehört worden sein, und ihre Gewalt vermochte die 40 m dicke Wand gegen den Tunnel hindrücken.

Vier Wochen nach dem Durchstich des Eigerwandstollens starb unerwartet rasch Guger-Zeller. Vom Kraftwerk Lauterbrunnen, welches dem Bahnbau und den in Betrieb gesetzten Teilen der Jungfraubahn die elektrische Energie lieferte, kam die telephonische Nachricht: „Soeben ist der Präsident gestorben!“

„Den ältesten wie den jüngsten Arbeitern rannen Tränen über die Wangen. Der Verstorbene war ihnen gleichsam ein Vater gewesen. Kam er zum Gletscher hinauf, so ging er in die Arbeiterbaracken und kostete von der Suppe, dem Fleisch, dem Gemüse, dem Brot, dem Wein, von allem, was den Arbeitern an Speis und Trank vorgesetzt wurde, um sich selbst zu überzeugen, ob die Nahrung gut und kräftig sei. Für jeden hatte er ein freundliches Wort. Gern erkundigte er sich nach den Familienverhältnissen einzelner Arbeiter und fragte die Älteren nach dem Befinden von Weib und Kind, wobei ihm sein ungewöhnliches Gedächtnis sehr zu statten kam. Und selten verließ er den Tunnel, ohne einige Goldstücke zu deponieren, damit sämtliche Arbeiter nach getaner Arbeit, etwa am Samstagabend, sich an einem frischen Bier gut tun könnten.“

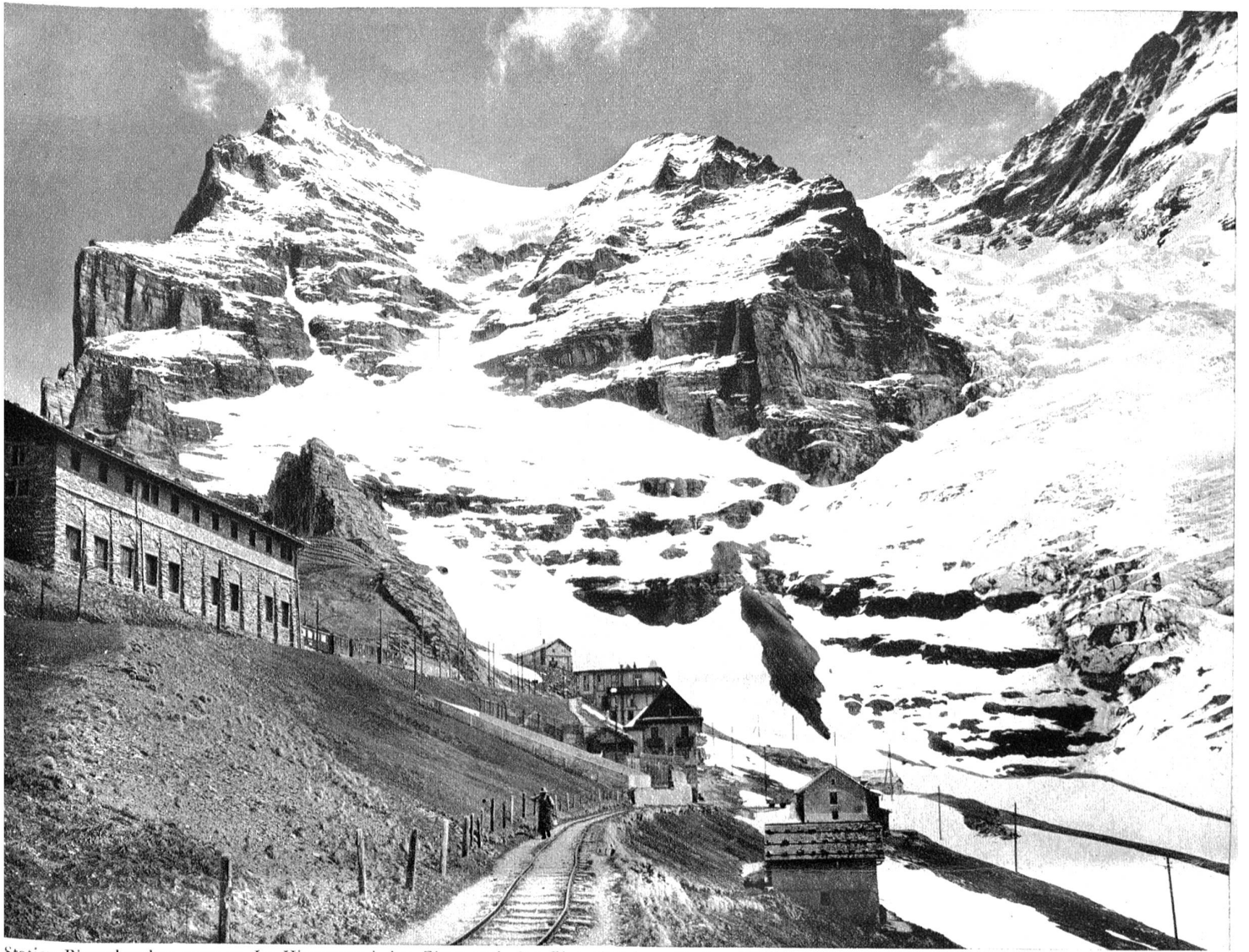
Ingenieur Dr. Brubel schreibt weiter:

„Als ich in Lauterbrunnen ankam, traf ich überall bestürzte Gesichter; auch auf der Fahrt über Bern nach Zürich begegnete ich Worten inniger Teilnahme und aufrichtiger Trauer. Es schien als ob das Volk erst in Folge des Todes des großen Mannes seine wahre Größe zu ahnen beginne. Was Guger-Zeller wirklich geleistet und erstrebt, nicht für sich, sondern für sein Vaterland, das wird erst die Nachwelt in vollem Maße würdigen.“

Vier Jahre nach dem Tode Gugers konnte die Station Eigerwand (2868 m), am 18. Juni 1903, und damit die Strecke Eigergrats—Eigerwand dem Betrieb übergeben werden. 1905 erfolgte der Durchschlag zur Station Eismeer (3161 m), die am 30. Juni 1907 eröffnet werden konnte. Und nun bohrt sich der Tunnel in die Gneisfelsen des Mönch. Nach weiterer $4\frac{1}{2}$ jähriger Arbeit fand der Bahnbau sein Ende. Wohl war nicht der Gipfel der Jungfrau erreicht worden, als am 1. August 1912 zum erstenmal die Schweizerfahne auf dem Firnfeld zwischen Jungfrau und Mönch, auf dem Jungfraujoch wehte. Aber der Zweck der Bahn, das Hochgebirge zu erschließen, war erfüllt. Das gewaltige Werk, über das manch einer beim Beginn gelächelt und gespottet, hatte seinen vorläufigen Abschluß gefunden.

Guger hat seinen Fuß nie auf den Gipfel der Jungfrau gesetzt. Es war ihm nicht vergönnt, die Fertigstellung der Bahn zu erleben. Er teilt dies Schicksal mit vielen andern bedeutenden Männern, die auf dem Wege zum Ziel abgerufen worden sind. Und dennoch ist die Jungfraubahn sein Werk. H. R.

Es sei hier darauf hingewiesen, daß noch bis 29. September ab Bern jeden Freitag eine verhältnismäßig wohlfeile Fahrt zur höchstgelegenen Eisenbahnstation Europas, Jungfraujoch (3457 m) unternommen werden kann. (Jungfraujoch Fr. 40.—, Kleine Scheidegg Fr. 17.—; Bern ab 6.51, Jungfraujoch an 11.35; Jungfraujoch ab 14.12, Bern an 18.44.) Schon die Rundtour über die Kleine Scheidegg (Hinfahrt über Lauterbrunnen, Rückfahrt über Grindelwald) vermittelt herrliche Eindrücke. Ein zweieinhalbstündiger Aufenthalt auf Jungfraujoch erlaubt den Besuch der Aussichtsterrasse (mit Blick auf den Großen Aletschgletscher), des Aussichtsplatzes, des Ewigschneefeldes und die Liftfahrt zum noch 111 m höher gelegenen Meteorologischen Observatorium auf der Sphinx (3572 m), von wo die Rundschau noch umfassender ist.



Station Eigergletscher, 2323 m. Im Hintergrund der Eiger und der Eigergletscher. Station Eigergletscher ist das Herz des Bahnbetriebes der Wengernalpbahn und Jungfraubahn. Sommersitz der Direktion, Hotel, Remise und Werkstätte, Beamtenhäuser, Polarhundekolonie u. Murmeltierkolonie. (Phot. Beringer)



Tunnelstation Jungfrau. (Photo Beringer)



Station Jungfraujoch (3457 m). Berghaus, Touristenhaus, Forschungsinstitut und auf dem Gipfel der Sphinx das Meteorologische Observatorium mit öffentlicher Aussichtsterrasse (3572 m). (Phot. Beringer)



Blick vom Jungfraujoch auf das Nebelmeer über dem schweizerischen Mittelland. (Phot. Dr. P. Wolff)



Die Polarhunde auf dem Jungfraujoch (Phot. Gyger)



Blick vom Berghaus Jungfraujoch auf den Grossen Aletschgletscher. (Photo Volmar)



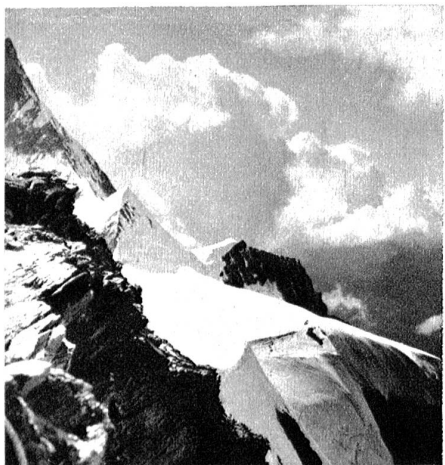
Das höchstgelegene meteorologische Observatorium der Schweiz: Jungfraujoch-Sphinx, 3572 m. (Phot. Klopfenstein)



Wolkenburg an der Jungfrau.
(Photo Dr. Wiesmann)



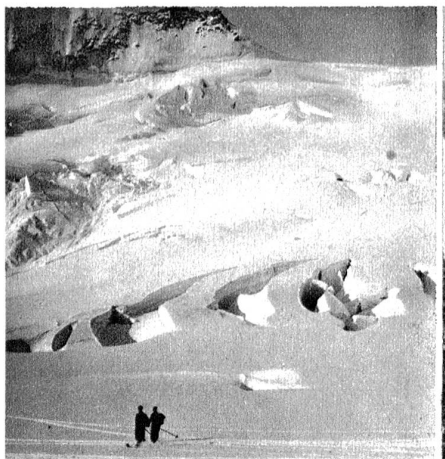
Plateau Jungfraujoch von der Sphinx



Plateau und Ostgrat der Jungfrau.



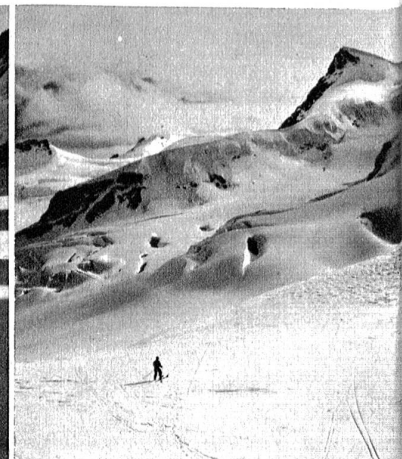
Ausblick von der Station Eismeer der Jungfraubahn auf die Gletscherschründe und das Grindelwald-Fiescherhorn. (Phot. Dr. P. Wolff)



Abfahrt Jungfraujoch-Jungfrautim.
(Photo Klopfenstein)



Blick vom Jungfraujoch auf den Aletschgletscher. (Phot. Gyger)



Plateau und Rottalhorn.
(Photo Dr. Wiesmann)



Aus dem Jungfrau-Skigebiet: Grünhornlücke. (Photo Gyger)



Skigebiet am Jungfraujoeh. (Phot. Dahinden)