

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

Autor(en): **Wey, Alain**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **38 (2011)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-909592>

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.

Durch den Fels des Eigers aufs Jungfrauoch

Die Jungfrauobahn 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. Stauend 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 Jungfrauoch (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 Standsellbahnen. Der Bau der Jungfrauobahn 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 1880 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 Eiger- 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 Jungfrauobahn-

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 Jungfrauoch zu liegen.

Der Tourismus als treibende Kraft des Zahnradbahnbaus

Die Jungfrauobahn war in erster Linie für die ausländischen Touristinnen und Touristen und nicht für die Einheimischen bestimmt. Seit den 1830er-Jahren überschwebten 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 Jungfrauobahn bis zum Eiger- und Jungfrauoch (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 Mönchsloch und einem weiteren auf der Jungfrau wurde das Jungfrauoch 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 Jungfrauochs 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 Jungfrauoch (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 physiologi-

sche Medizin durchgeführt. In den 1930er-Jahren wurde mit dem Herausbauen 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 Jungfrauoch 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 Jungfrauoch 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 Jungfrauochs

Der Bau der Jungfrauobahn hatte vielerlei Auswirkungen. Neben dem Massentourismus war eine der bedeutendsten wohl die Elektrifizierung der Dörfer der ganzen Region, denn um die Stromversorgung der Bahnsicherzustellen, 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 Jubiläumsgeliebten dürfen 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.jungfrauobahn.ch

www.scheidegg-hotels.ch

www.jungfrau.ch/jungfrauoch (Forschungsstation Jungfrauoch)

HUNDERTTAUSENDE BESUCHERINNEN UND BESUCHER

2010 haben 672 000 Personen das Jungfrauoch «Top of Europe» besucht. Dies ist gegenüber 2009 ein Zuwachs von 3,2%. 1913 wurden 42 880 Be-

sucherinnen 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 Jungfrauoch am 21. Februar 1912



Station Eigerwand am 28. Juni 1903



Die Kleine Scheidegg über Eiger, Mönch und Jungfrau



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