

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 46 (1973)

Heft: 2

Artikel: Jungfrauoch : ... drei Monate nach dem Brand = ... trois mois après l'incendie = ... tre mesi dopo l'incendio = ... three months after the fire

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-776061>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 12.05.2025

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

BEARBEITUNG/RÉDACTION: ULRICH ZIEGLER
SCHWEIZERISCHE VERKEHRSZENTRALE, POSTFACH, 8023 ZÜRICH
PRINTED IN SWITZERLAND BY BÜCHLER + CIE SA, 3084 WABERN

Inserate/Annonces: Büchler-Inseratregie, 3084 Wabern
Jahresabonnement/Abonnement annuel: Fr. 15.- Postscheckkonto 80-5715

OFFIZIELLE REISEZEITSCHRIFT

der Schweizerischen Bundesbahnen, der konzessionierten Bahnen, der Schifffahrtsunternehmungen,
der Schweizerischen Post-, Telephon- und Telegraphenbetriebe, der Automobilverbände,
des Schweizerischen Luftverkehrs und des Schweizer Hotelier-Vereins

Revue des Chemins de fer fédéraux suisses, des chemins de fer concessionnaires, des entreprises
de navigation, de l'entreprise des postes, téléphones et télégraphes suisses, des associations
automobilistes suisses, du trafic aérien suisse et de la Société suisse des hôteliers

Fragment de la carte de la République de Berne, dessinée en
1578 par Thomas Schoepf, médecin de la ville de Berne. C'est le premier
document qui mentionne la «Junckfraw»

Frammento della rappresentazione grafica del territorio del canton Berna,
di Thomas Schoepf, medico a Berna, 1578. Su questa carta figura per la
prima volta la «Junckfraw»

Detail of the map of the territory of Berne by Thomas Schoepf, town
physician of Berne, 1578. It is on this map that the "Junckfraw" is first
mentioned by name

Ausschnitt aus der Karte des bernischen Staatsgebiets von Thomas Schoepf,
Stadtkart zu Bern, 1578. Auf dieser Karte wird zum erstenmal die
«Junckfraw» namentlich erwähnt. Die ganze Karte misst 195 × 138 cm,
besteht aus 18 Einzelblättern und wurde als erste in der Schweiz in Kupfer-
druck hergestellt. Dieses Meisterwerk aus der Frühzeit der schweizerischen
Kartographie blieb zwei Jahrhunderte lang unübertroffen. Erst im
«Atlas der Schweiz» von Weiss, 1797, wird auch das Gebiet der Alpen,
dessen Darstellung bei Schoepf noch weitgehend auf Phantasie beruht,
aufgrund von Forschungen kartographisch genauer erfasst. Dieser Atlas
wurde von Joh. Rudolf Meyer, Aarau, finanziert, dem Vater der beiden
Erstbesteiger der Jungfrau (siehe Seite 14). Zentralbibliothek Zürich

Schweiz Suisse Svizzera Switzerland

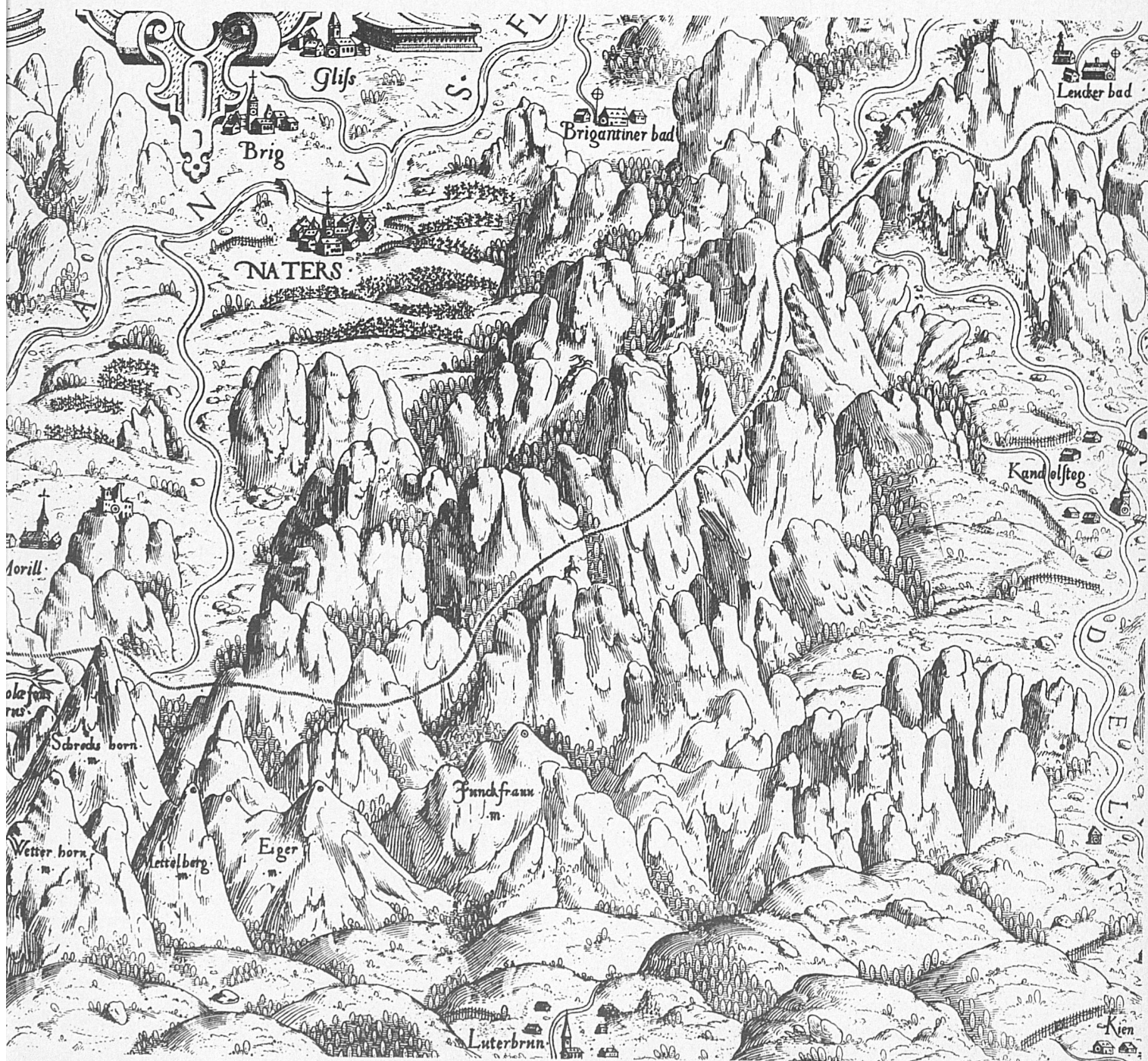
Februar/Février 1973 N° 2 46. Jahrgang/46^e Année

HERAUSGEBERIN / EDITEUR / EDITORE

SCHWEIZERISCHE VERKEHRSZENTRALE · OFFICE NATIONAL SUISSE DU TOURISME

UFFICIO NAZIONALE SVIZZERO DEL TURISMO

ISSUED BY THE SWISS NATIONAL TOURIST OFFICE · 8023 ZÜRICH, TALACKER 42



Jungfraujoch

... DREI MONATE NACH DEM BRAND

Adolf Guyer-Zeller, der Initiator der Jungfrauabahn, äusserte in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts zum Projekt der Hochgebirgsbahn: «Wir werden unsere Kraft darein setzen, sie in einer Weise durchzuführen, dass diese Bahn unter allen bisherigen den ersten Platz erringe und bleibend behaupte.» Und er war kein Mann blosser Worte. Ebenso feste Entschlossenheit, das Jungfraujoch als alpines Zentrum zu erhalten, zeigt heute die Leitung der Jungfrauabahn. Am 21. Oktober 1972, einem Samstag, hatte ein Grossbrand Berghaus und Touristenhaus restlos vernichtet. Resignation wäre nahegelegen. Doch schon am Sonntag versammelte sich ein Planungsstab und fasste erste Entschlüsse für die Zukunft. Vier Tage nach der Katastrophe verkehrten die Züge der Jungfrauabahn bereits wieder fahrplanmässig. Da auf dem Joch nun jede Verpflegungsmöglichkeit fehlte, wurde den Gästen zur Stärkung ein Mini-Lunch-Päckchen abgegeben. Kürzlich – nur drei Monate nach dem Brand – nahm in der Stationskaverne ein provisorisches Selbstbedienungsrestaurant, das 150 Gästen Platz bietet, den Betrieb auf. Die Sphinxterrasse, der Aussichtspunkt auf dem Grat in 3573 m Höhe, blieb vom Brand verschont, und auch die wissenschaftliche Ausstellung im Berginnern litt keinen Schaden. Das Gletscherplateau und der Eispalast werden im Frühjahr wieder zugänglich sein.

Für Skifahrer die wichtigste Mitteilung: Die Hochgebirgstouren werden programmgemäss durchgeführt (siehe S.7). Zwar ist es vorerst nicht mehr möglich, auf Jungfraujoch zu übernachten, doch stehen ab Saisonbeginn die Hotels auf der Kleinen Scheidegg und auf Eigergletscher zur Verfügung. Bei günstigem Tourenwetter bringen spezielle Frühzüge die Skifahrer aufs Joch. Mit dem Fahrplanwechsel (2. Juni) führt die Jungfrauabahn den starren Fahrplan ein: regelmässig alle 30 Minuten wird in beiden Richtungen ein Zug abgehen. Der Ausbau der Stationen Eigerwand und Eismeer, wo auf der Bergfahrt ein 5minütiger Aussichtshalt eingelegt wird, geht weiter.

Auch die Pläne für die fernere Zukunft sind weit gediehen: Im Frühjahr soll mit dem Wiederaufbau des Touristenhauses begonnen werden. Es wird ab 1974 vorerst als Restaurant dienen, bis auch das Berghaus wieder zur Verfügung steht, das man 1976 zu eröffnen hofft. Untersuchungen werden angestellt, ob das neue Berghaus statt am alten Platz nicht ritlings auf dem Grat in 3500 m Höhe gebaut werden könnte. Damit würde ein grossartiger touristischer Anziehungspunkt geschaffen, begrüssenswert, sofern es gelingt, nicht nur die technischen und finanziellen Probleme zu lösen, sondern auch die nicht minder wichtigen des Naturschutzes. Ganz im Sinne Guyer-Zellers übrigens, in dem sich Geschäftsmann und Philanthrop in eigenartiger Weise vereinten. Er hatte mit sicherem Blick die touristischen Möglichkeiten der Jungfrauabahn erkannt und sie auch zielstrebig ausgeschöpft; dennoch ist seine Bahn die umweltfreundlichste aller Bergbahnen, da sie fast vollständig in den Tunnel verlegt ist.

...TROIS MOIS APRÈS L'INCENDIE

Malgré l'incendie qui a ravagé, le 21 octobre 1972, le «Berghaus» et la Maison des touristes, la direction du Chemin de fer de la Jungfrau est bien décidée à maintenir l'animation de la gare la plus élevée d'Europe et du centre alpin qu'elle dessert.

Quatre jours déjà après la catastrophe, les trains circulaient de nouveau régulièrement. Le restaurant ayant été détruit, des paquets de lunch étaient distribués aux voyageurs. Trois mois plus tard, un restaurant self-service avait été installé provisoirement dans la caverne terminale de la ligne. Il peut accueillir 150 personnes. Les équipements de la terrasse panoramique du Sphinx (3573 m) et le local d'exposition scientifique aménagé dans le roc ont été épargnés par le désastre. Le Plateau du glacier et le Palais de glace seront de nouveau accessibles dès le printemps.

Information importante pour les skieurs: les randonnées en haute altitude se dérouleront selon le programme (cf. p. 7). Certes, il ne sera temporairement pas possible de passer la nuit au Jungfraujoch; cependant, dès le début de la saison, les hôtels de la Petite Scheidegg et du Glacier de l'Eiger seront disponibles. Tous les jours où le temps est propice, des trains matinaux spéciaux transporteront les skieurs jusqu'au Joch.

La reconstruction de la Maison des touristes sera entreprise dès le printemps.

A partir de 1974, elle servira tout d'abord de restaurant, jusqu'au moment de la réouverture du «Berghaus», qui aura lieu en 1976 probablement. On étudie l'éventualité de reconstruire le «Berghaus» non plus sur son ancien emplacement, mais à cheval sur l'arête, à 3500 m d'altitude. Cette solution, si les problèmes technique et financiers – et ceux aussi que posent la protection du site – peuvent être résolus de manière satisfaisante, constituerait une extraordinaire attraction touristique.

... TRE MESI DOPO L'INCENDIO

La direzione della ferrovia della Jungfrau è fermamente decisa a conservare allo Jungfraujoch il suo carattere di centro alpino. Un grande incendio aveva completamente distrutto, il 21 ottobre 1972, l'albergo e la casa per turisti. Quattro giorni soltanto dopo il sinistro, i treni della ferrovia della Jungfrau circolavano di nuovo secondo l'orario. Essendo venuta a mancare sullo Joch qualsiasi possibilità di rifocillare i passeggeri, veniva distribuita a quest'ultimi una piccola borsetta mini-lunch. Recentemente – a soli tre mesi dall'incendio – è stato aperto nell'atrio della stazione un ristorante self-service provvisorio che offre posto a 150 ospiti. La terrazza della Sphinx, punto panoramico sito sulla cresta a 3573 m d'altezza, è stata risparmiata dall'incendio e anche l'esposizione a carattere scientifico, all'interno della montagna, non ha patito danni. L'altipiano e il palazzo di ghiaccio saranno nuovamente accessibili in primavera.

Un avviso importantissimo per gli sciatori: le escursioni d'alta montagna sono effettuate secondo programma. Per il momento non si può ancora pernottare sullo Jungfraujoch, tuttavia, sin dall'inizio della stagione, sono aperti gli alberghi della Kleine Scheidegg e del Ghiacciaio dell'Eiger. Quando il tempo è favorevole, speciali treni mattinieri portano gli sciatori fino allo Joch.

In primavera inizieranno i lavori di ricostruzione della casa per turisti. Essa servirà, a partire dal 1974, da ristorante, fino all'apertura dell'albergo che, si spera, avrà luogo nel 1976. Si sta attualmente procedendo a sondaggi onde stabilire se il nuovo albergo potrà sorgere a cavallo della cresta, a 3500 m d'altezza, invece che sul posto di quello preesistente. Si verrebbe con ciò a creare una stupenda attrattiva turistica degna d'ammirazione, sempre che si riuscirà a risolvere i problemi non solo d'ordine tecnico e finanziario bensì anche quelli, non meno importanti, della protezione della natura.

...THREE MONTHS AFTER THE FIRE

The management of the Jungfrau Railway is determined to preserve Jungfraujoch as an Alpine centre. On October 21, 1972, a fire completely destroyed the Berghaus hotel and the tourist building, but four days after the catastrophe the trains of the Jungfrau Railway were already running to schedule again. As there were now no catering amenities of any kind on the col, passengers were given a packed mini-lunch. Today, only three months after the fire, a temporary cafeteria seating 150 has been opened in the rock cavern that houses the station. The Sphinx Terrace, the look-out point at a height of 11,720 ft. on the ridge, escaped damage, as did also the scientific exhibition in the interior of the rock. The glacier plateau and Ice Palace will be opened to visitors again in the spring.

The most important item of information for skiers is that the high-Alpine tours will be carried through to programme. For the moment it is of course impossible to spend the night at Jungfraujoch, but the hotels at Kleine Scheidegg and Eigergletscher will be available from the commencement of the season. When the weather is favourable for touring, special early trains will be running to take skiers up to the col.

Rebuilding of the tourist quarters will begin in spring. The house will then be used as a restaurant from 1974 onwards until the Berghaus is completed; it is hoped that the latter can be opened in 1976. Investigations are to be carried out to determine whether it would be feasible to erect the new Berghaus hotel astraddle the ridge at 11,480 ft. instead of in its old position. This would make it a first-class attraction for the tourist and would certainly be a great gain provided that the technical and financial problems can be solved, not forgetting the important requirements of nature conservancy.



Flugaufnahme von Norden gegen das Jungfraujoeh. Auf dem Grat rechts vom Sphinx-Observatorium, auf 3500 m Höhe, wird möglicherweise das neue Berghaus gebaut. Photo Giegel SVZ

Vue aérienne, prise en direction du sud, du Jungfraujoeh. C'est probablement sur l'arête qui porte (à droite) l'observatoire du Sphinx que sera reconstruit le « Berghaus »

Ripresa aerea dal nord verso lo Jungfraujoeh. Sulla cresta, a destra dell'Osservatorio della Sphinx, a 3500 m d'altezza, sarà probabilmente costruito il nuovo albergo

Aerial view of Jungfraujoeh (foreground) from the north. The new "Berghaus" hotel will perhaps be built on the ridge to the right of the Sphinx Observatory, at a height of some 11,480 ft.



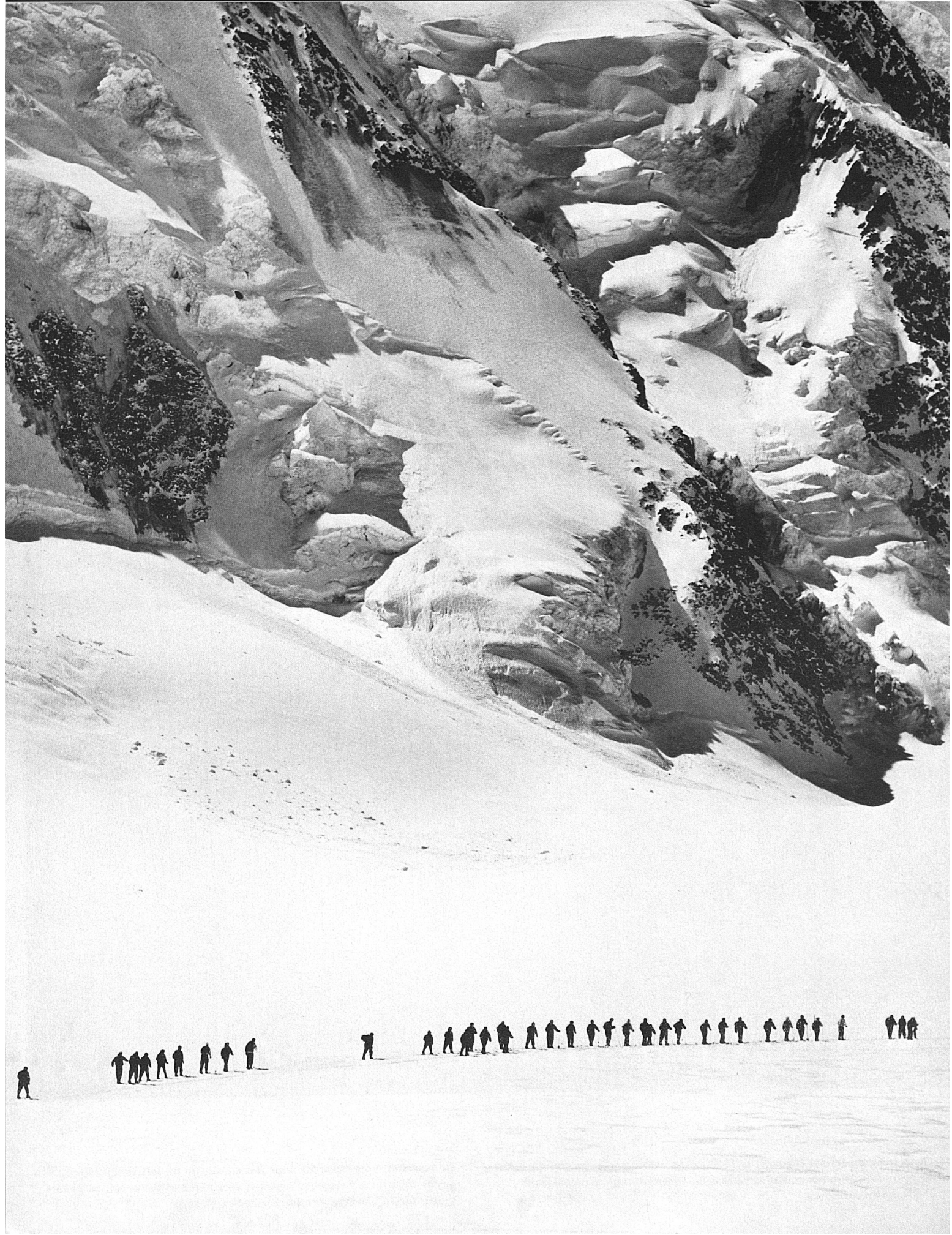
Schneefahnen über dem Jungfraumassiv. Links Jungfraujoeh, rechts das Schneehorn, dahinter der Jungfraugipfel, aufgenommen oberhalb der Kleinen Scheidegg durch O. Pfenniger

Massif de la Jungfrau: le vent qui souffle en tempête soulève des tourbillons de neige poudreuse. A gauche: le Jungfraujoeh; à droite: le Schneehorn et, à l'arrière-plan, le sommet de la Jungfrau



Pennacchi di neve sul massiccio della Jungfrau. A sinistra lo Jungfrauoch, a destra lo Schneehorn, dietro la vetta della Jungfrau, ripresa al di sopra della Kleine Scheidegg

Streamers of snow above the Jungfrau massif. On the left Jungfrauoch, on the right the Schneehorn, behind it the summit of the Jungfrau, photographed from a point above the Kleine Scheidegg



JUNGFRAUJOCH - ZENTRUM FÜR HOCHGEBIRGS-SKITOUREN

Am Jungfrauoch öffnet sich ein weiter Fächer von Hochgebirgs-Skirouten. Da die Jungfrauabahn einen langen Anmarschweg und mühsames Lastenschleppen erspart, ist es auch nicht völlig durchtrainierten Skifahrern möglich, in die Region der 4000er zu gelangen. Allerdings muss vor Unterschätzung der Gefahren des Hochgebirges und Überschätzung der eigenen Leistungsfähigkeit dringend gewarnt werden. Wir erwähnen deshalb nur die von den Bahnen der Jungfrau-Region organisierten, geführten Touren auf den klassischen Routen über die Löttschenlücke, die Riederfurka und die Galmilücke. Sie werden ungehindert durch den Brand auf Jungfrauoch durchgeführt: die eintägigen Touren Löttschenlücke-Goppenstein und Riederfurka-Mörel jeden Samstag und Sonntag vom 17. März bis 27. Mai, ferner am Karfreitag, Ostermontag und Auffahrtstag, sofern die Witterung günstig und die Schnee-Verhältnisse gut sind. Abfahrt von Interlaken Ost 6.35 Uhr. Fahrpreis ab Interlaken Ost und zurück, inbegriffen die Bergführertaxe für Löttschenlücke, Fr. 50.-, für Riederfurka Fr. 52.-. Nur für geübte Skifahrer!

Die zweitägige Tour vom Jungfrauoch über Grünhornlücke, Galmilücke nach Münster, die nur für gut trainierte Skifahrer bestimmt ist, wird Samstag/Sonntag, 14./15. April und 12./13. Mai, unternommen. Start von Jungfrauoch zirka 13 Uhr, Übernachten in der Finsteraarhornhütte. Im Pauschalpreis von Fr. 110.- sind inbegriffen die Fahrt ab und zurück nach Interlaken Ost, die Hüttentaxe für das Übernachten sowie Nachtessen, Frühstück und Bergführertaxe.

Voranmeldung für alle drei Touren jeweils am Vorabend bis 17 Uhr am Billetschalter Interlaken Ost (Tel. 036 222792).

An Stelle der Skitouren werden von Anfang Juli bis Ende September geführte Gletscherwanderungen von Jungfrauoch über den Aletschgletscher zum Märjensee und nach Kühboden (Fiesch) veranstaltet.

Ein ausführliches Tourenprogramm 1973 ist beim Auskunftsbüro der Bahnen der Jungfrau-Region in Interlaken erhältlich.

WAS KOSTET DIE FAHRT AUF S JUNGFRAUJOCH?

73 Franken für die Fahrt in 2. Klasse (zwischen Kleine Scheidegg und Jungfrauoch Einheitsklasse) von Interlaken Ost aufs Jungfrauoch und zurück scheinen viel Geld. Es gibt aber zahlreiche Möglichkeiten, sich das Vergnügen zu verbilligen. Wer sich entschliesst, mit einem Frühzug zu fahren, kann ein Exkursionsbillet lösen und zahlt nur Fr. 61.-. Feriengäste im Berner Oberland sollten das vorteilhafte Regionale Ferienabonnement besitzen. Damit fahren sie nach Belieben auf die Kleine Scheidegg, und von dort kostet das ermässigte Anschlussbillet noch Fr. 38.-. Inhaber von schweizerischen Generalabonnements, Halbtax- und Altersabonnements sowie Ferienbilletten lösen halbe Billette zum Preis von Fr. 36.50. Und nicht vergessen seien die Sonntagsbillette, die noch bis 31. März ausgegeben werden: Interlaken Ost-Jungfrauoch, einfach für retour, kostet Fr. 49.40.

Die Hochgebirgs-Skitour vom Jungfrauoch über die Löttschenlücke (3184 m) nach Goppenstein ist für gute Skifahrer ein einzigartiges Erlebnis. Die Jungfrauabahn organisiert auch dieses Frühjahr geführte Touren. Photo W. Studer

Une randonnée à skis du Jungfrauoch à Goppenstein via Löttschenlücke (3184 m) est un événement inoubliable. Ces excursions avec guide, réservées aux skieurs bien entraînés, sont organisées chaque printemps par le Chemin de fer de la Jungfrau

L'escursione sciistica d'alta montagna dallo Jungfrauoch, attraverso la Löttschenlücke (3184 m), verso Goppenstein è per buoni sportivi un'esperienza straordinaria. Anche questa primavera la ferrovia della Jungfrau organizza escursioni che si svolgeranno sotto la guida di persone esperte

The high-Alpine skiing tour from Jungfrauoch via the Löttschenlücke (10,446 ft.) to Goppenstein is a unique experience for the practised skier. The Jungfrau Railway will once more organize guided tours this spring

Die Bahnen der Jungfrau-Region - dazu gehören Bergbahnen, Luftseilbahnen und auch Skilifts - geben im Rahmen ihres bis 30. April 1973 gültigen Wintersporttarifs 8 verschiedene, ein- bis mehrtägige Generalabonnements aus, ferner ein Regionales Winter-Ferienabonnement und ein Coupons-Abonnement. Näheres erfahren Sie im Auskunftsbüro der Bahnen der Jungfrau-Region in Interlaken, wo auch Prospekte erhältlich sind.

LE JUNGFRAUJOCH - POINT DE DÉPART DE RANDONNÉES À SKIS EN HAUTE MONTAGNE

Du Jungfrauoch rayonnent de nombreuses pistes skiabiles. Le chemin de fer amenant en quelque sorte les skieurs à pied d'œuvre et leur épargnant une fatigue inutile, c'est frais et dispos que chacun peut gagner les altitudes de 4000 m et davantage. Le skieur doit cependant rester pleinement conscient des dangers de la haute montagne et ne pas surestimer ses forces. Un moyen sûr de skier avec le moins de risque dans cette magnifique région consiste à se joindre à l'une des excursions organisées par le Chemin de fer de la Jungfrau, qui empruntent les routes classiques de la Löttschenlücke, de la Riederfurka et de la Galmilücke. Ces excursions continuent à être organisées malgré l'incendie qui a ravagé les bâtiments du Jungfrauoch. Les excursions d'une journée: Löttschenlücke-Goppenstein et Riederfurka-Mörel ont lieu chaque samedi et chaque dimanche du 17 mars au 27 mai, comme aussi le Vendredi-Saint, le lundi de Pâques et à l'Ascension (quand le temps et l'état de la neige le permettent). Départ d'Interlaken-Est à 6 h 35. Prix (aller et retour, y compris la taxe pour guide): Löttschenlücke: Fr. 50.-, Riederfurka: Fr. 52.-.

L'excursion de deux jours: Jungfrauoch/Münster via Grünhornlücke et Galmilücke a lieu les samedi et dimanche 14/15 avril et 12/13 mai. Elle est réservée aux skieurs bien entraînés. Départ du Jungfrauoch à 13 h. Hébergement à la cabane du Finsteraarhorn. Dans le prix global de Fr. 110.- sont compris le voyage en train Interlaken et retour, les coûts de la nuitée, du repas du soir et du petit déjeuner, ainsi que la taxe pour le guide.

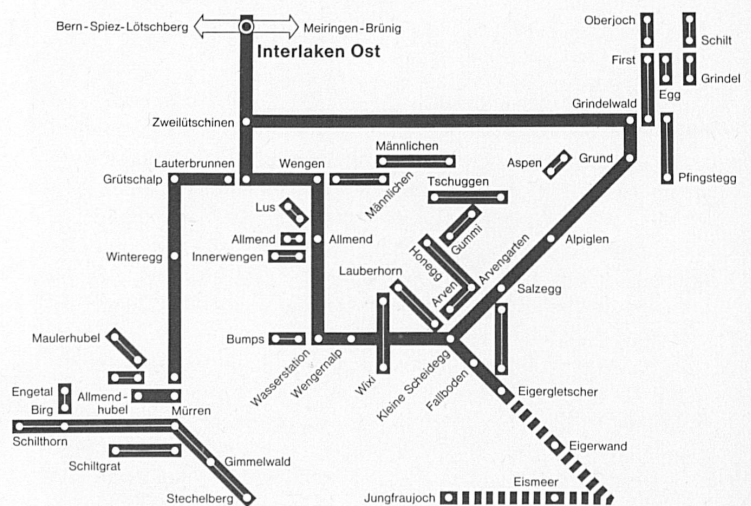
Pour chacune des trois excursions, s'inscrire jusqu'à la veille à 17 h au guichet de la gare d'Interlaken-Est (tél. 036 222792).

Aux randonnées à skis succèdent, du début de juillet à fin septembre 1973, des excursions à travers les glaciers: Jungfrauoch-Glacier d'Aletsch-Märjensee-Kühboden (Fiesch).

L'Office des chemins de fer de la région de la Jungfrau tient à disposition un programme de ces excursions.

QUE COÛTE UNE EXCURSION AU JUNGFRAUJOCH?

Fr. 73.- en seconde classe - aller et retour - au départ d'Interlaken-Est (classe unique dans les convois qui circulent entre la Petite Scheidegg et le sommet). Ce montant peut paraître élevé, mais il y a divers moyens de le réduire. Pour les trains du matin, des billets d'excursion sont délivrés au prix de Fr. 61.-. Les hôtes de l'Oberland bernois qui ont acheté l'abonnement régional de vacances offert à un prix avantageux, peuvent, au départ de la Petite Scheidegg, gagner le Jungfrauoch moyennant un supplément de Fr. 38.- seulement. Pour les détenteurs d'un abonnement général suisse, d'un abonnement (AVS également) pour demi-billets ou d'un abonnement de vacances, le billet complémentaire coûte Fr. 36.50. Enfin, le billet du dimanche Interlaken-Est/Jungfrauoch coûte Fr. 49.40 (aller et retour au prix de la simple course). Il est délivré jusqu'au 31 mars.



Les entreprises de la région de la Jungfrau - chemins de fer de montagne, téléphériques et monte-pentes - délivrent, jusqu'au 30 avril 1973, huit sortes d'abonnements généraux d'un ou de plusieurs jours, un abonnement régional de vacances et un abonnement-coupons. L'office d'Interlaken des chemins de fer régionaux vous renseignera sur le titre de transport le plus avantageux pour vous. Des prospectus variés sont à votre disposition.