

Zeitschrift: Ski : Jahrbuch des Schweizerischen Ski-Verbandes = Annuaire de l'Association Suisse des Clubs de Ski

Herausgeber: Schweizerischer Ski-Verband

Band: 21 (1926)

Artikel: Jungfraubahn und Berghaus am Jungfraujoch

Autor: Stahel, Max

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-541541>

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: 10.04.2025

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

Jungfraubahn und Berghaus am Jungfraujoch.

3457 M. ü. M.

Am 21. Februar 1912 erfolgte der Durchschlag des Jungfrau-Tunnel-Stollens im Berge Sphinx, der zwischen Mönch- und Jungfraumassiv sich türmt. In der Geschichte der Jungfraubahn bedeutet dieser Tag ein Eckstein, er ist ein Brennpunkt, von welchem aus sich das Unternehmen vor und während und nach dem Weltkrieg stetig in technischer wie auch in finanzieller Beziehung emporgearbeitet hat. Aus dem reichhaltigen Aktenmaterial, das mir seinerzeit zur Verfügung gestellt worden ist, erhellt deutlich, dass die Jungfraubahn vor allem Aussichtsbahn werden sollte; sehr bald aber hat sich ergeben, dass sie einen Doppelzweck in sich schliesst: Sie erfüllt ihren Zweck nicht nur als Aussichtsbahn, sondern insbesondere und par excellence als Touristenbahn.

Alle diejenigen, welche bis vor 14 Jahren von Grindelwald über Berglihütte und Mönchsjoch ins Jungfrau- und Aletschgebiet aufstiegen, werden die eben geäußerte These als richtig anerkennen. Wer daran noch zweifeln sollte, mag sich in die Geschichte des Berghauses Jungfraujoch vertiefen und seine Entwicklung seit September 1924 vor Augen halten. Wenn ich mich im Jahrbuch über diese Materie zum Worte melde, so geschieht das in erster Linie selbstredend aus Liebe zum Berg- und Skisport, dann aber auch weil das Berghaus am Jungfraujoch vor mir steht als ein kulturell und technisch gleich wichtiges Werk: als ein würdiger Abschluss der Jungfraubahn-Idee, die in der Nacht vom 27. auf den 28. August 1893 im Kopf des Zürchers Adolf *Guyers-Zeller* wach geworden ist, als er nach einer Besteigung des Schilthorns ob *Mürren* das Tracé der Jungfraubahn-Linie entwarf. Dieses wurde beim Bau ziemlich genau inne gehalten, wie aus der hier beigelegten Reproduktion des Originalentwurfes ersichtlich ist. *)

Ich schreibe hier unter anderem zur Geschichte des Berghauses Jungfraujoch und seiner Entwicklung seit 1924 als Angehöriger einer Skigemeinde, die sich bemüht, das Berghaus immer wieder als eines der verschiedenen Ski-Zentren im Hochgebirge erstehen zu lassen. Durch den Bau der Jungfraubahn und durch das Werk des Berghauses sind die Anmarschwege zu den Gletschergebieten im Süden

*) Siehe Kunstdruckblatt Seite 16/17.

des Dreigestirns Jungfrau-Mönch-Eiger aus der anfänglichen Zersplitterung gelöst und in idealer Weise in einen Strang gefügt worden zu Nutz' und Frommen des hehren Bergsportes überhaupt und des Skisportes insbesondere.

Wird die Jungfraubahn auf den Gipfel der Jungfrau weitergeführt werden? Dass die Weiterführung technisch möglich wäre, unterliegt keinem Zweifel. Doch scheitert sie totsicher (Gott Lob und Dank!) an der Finanzierung, da hierfür 10 Millionen Franken, wenn nicht mehr, benötigt würden. Zur Beruhigung aller derjenigen, die das interessiert, darf hier festgenagelt werden, dass das letzte Teilstück (Jungfraujoch-Gipfel Jungfrau) wohl definitiv von jedem Bauprogramm abgesetzt worden ist, wenigstens habe ich in den letzten Jahren zuständigen Ortes nichts vernommen, was zur Annahme berechtigen würde, dass je zum Gipfel des hehren Berges gefahren wird. Es ist gewiss auch nicht nötig. Wer vom Jungfraujoch nicht zum Gipfel ansteigen kann, der bleibe ruhig auf dem schönen Jochplateau, wo sich ihm der Blick gleich schön dehnt nach Süden, nach Norden und an den grausig prächtigen Wänden der umliegenden Bergmassive.

I. Am 21. Dezember 1894 erging ein Bundesbeschluss betr. Konzession einer Eisenbahn von der kleinen Scheidegg über Eiger und Mönch auf den Gipfel der Jungfrau. Der Ingress dieses Beschlusses lautet: «Die Bundesversammlung der Schweizerischen Eidgenossenschaft, nach Einsicht

1. einer Eingabe des Herrn *Ad. Guyer-Zeller* in Zürich vom 20./23. Dezember 1893;

2. einer Botschaft des Bundesrates vom 26. Oktober 1894, beschliesst:

Dem Herrn *Ad. Guyer-Zeller* in Zürich, zuhanden einer zu bildenden Aktiengesellschaft, wird die Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der *kleinen Scheidegg* über *Eiger* und *Mönch* auf den Gipfel der *Jungfrau* unter den in den nachfolgenden Artikeln enthaltenen Bedingungen erteilt:

Art. 1. Es sollen die jeweiligen Bundesgesetze, sowie alle übrigen Vorschriften der Bundesbehörden über den Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen jederzeit genaue Beachtung finden.

Art. 2. Die Konzession wird auf die Dauer von 80 Jahren, vom Datum gegenwärtigen Beschlusses an gerechnet, erteilt.

Art. 7. Die Ausführung des Bahnbaues, sowie der zum Betriebe der Bahn erforderlichen Einrichtungen darf nur geschehen auf Grund von Ausführungsplänen, welche vorher dem Bundesrate vorgelegt und von diesem genehmigt worden sind.

Der Bundesrat ist berechtigt, auch nach Genehmigung der Pläne eine Abänderung derselben zu verlangen, wenn eine solche durch Fürsorge für die Sicherheit des Baues und des Betriebes geboten ist.

Art. 8. Die Bahn wird als Zahnradbahn für elektrischen Betrieb erstellt. Für die letzte Strecke, vom Endpunkte der Zahnradbahn bis auf den Gipfel der Jungfrau, bleibt die Festsetzung, beziehungsweise Genehmigung des Betriebssystems durch den Bundesrat bis nach Einreichung der Detailpläne vorbehalten.

Der Bundesrat wird die Genehmigung der Detailpläne für diejenigen Strecken, welche höher als die Station Eiger (ca. 3200 m über Meer) liegen,

erst dann erteilen, wenn nachgewiesen sein wird, dass der Bau und Betrieb der Bahn in Bezug auf Leben und Gesundheit der Menschen keine ausnahmsweisen Gefahren nach sich ziehen werde.

Die Bahngesellschaft hat unter allen Umständen den zu Fuss auf die Höhe gelangenden Bergsteigern das Betreten des Jungfraugipfels in seiner ganzen Ausdehnung, mit Einschluss der allenfalls von ihr daselbst erstellten Anlagen, jederzeit ungehindert und unentgeltlich zu gestatten.

Das Terrain auf dem Gipfel der Jungfrau, soweit es nicht für die Bahnanlage notwendigerweise in Anspruch genommen werden muss, darf niemals Gegenstand der Expropriation durch die Gesellschaft werden.

Art. 9. Gegenstände von wissenschaftlichem Interesse, welche durch die Bauarbeiten zutage gefördert werden, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen usw., sind Eigentum desjenigen Kantons, auf dessen Gebiet sie gefunden werden und an dessen Regierung unentgeltlich abzuliefern.

Art. 9 a. Die Gesellschaft ist verpflichtet, nach partieller oder gänzlicher Vollendung der Linie an die Erstellung und Einrichtung eines ständigen Observatoriums, insbesondere für meteorologische und anderweitige tellurisch-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 Entscheid über Ort, Zeit und Art der Anlage des oder der Observatorien, über deren Betrieb und die Mitwirkung weiterer Subventionen, beim Bau und Betrieb ist Sache des Bundesrates.

Art. 21. Wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen acht Prozent übersteigenden Reinertrag abwirft, so ist das nach gegenwärtiger Konzession zulässige Maximum der Transporttaxen verhältnismässig herabzusetzen. Kann diesfalls eine Verständigung zwischen dem Bundesrate und der Gesellschaft nicht erzielt werden, so entscheidet darüber die Bundesversammlung.

Reicht der Ertrag des Unternehmens nicht hin, die Betriebskosten, einschliesslich die Verzinsung des Obligationenkapitals, zu decken, so kann der Bundesrat eine angemessene Erhöhung obiger Tarifsätze gestatten. Solche Beschlüsse sind jedoch der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen.

Art. 23. Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kantone Bern und Wallis, gelten folgende Bestimmungen:

a) Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1915 und von da an jederzeit erfolgen. Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.

b) Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden und sollte auch die Verwendung des Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

c) Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1930 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen — sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1930 und 1. Mai 1945 erfolgt,

den 22½fachen Wert — wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1945 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages — unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds.

Bei Ermittlung des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzessionierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

d) Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher letztern auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.

e) Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufs der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.

f) Streitigkeiten, die über den Rückkauf und damit zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.

Art. 24. Haben die Kantone Bern und Wallis den Rückkauf der Bahn bewerkstelligt, so ist der Bund nichtsdestoweniger befugt, sein dahoriges Recht, wie es im Art. 23 definiert worden, jederzeit auszuüben, und der Kanton hat unter den gleichen Rechten und Pflichten die Bahn dem Bunde abzutreten, wie letzterer dies von der konzessionierten Gesellschaft zu fordern berechtigt gewesen wäre.

Art. 25. Der Bundesrat ist mit dem Vollzuge der Vorschriften dieser Konzession, welche mit dem Tage ihrer Promulgation in Kraft tritt, beauftragt.

Der im Art. 8, Alinea 2, verlangte Nachweis, dass der Bau und Betrieb der Jungfraubahn in Bezug auf Leben und Gesundheit keine ausnahmsweisen Gefahren nach sich ziehen werde, wurde vom Bundesrate in dessen Sitzung vom 18. Juli 1895 als erbracht erklärt. (Siehe Bundesblatt 1895, III, p. 639 f.)

II. Es lohnt sich, hier mit einigen Worten in Erinnerung zu rufen, was dieser Konzessions-Erteilung vorangegangen ist.

Gegen die Erteilung wurden nämlich verschiedene Bedenken erhoben sanitärer, technischer, ästhetischer und finanzieller Natur. Es würde zu weit führen, wenn ich diese von ernsthafter Seite erhobenen Bedenken hier detailliert behandeln würde. Es dürfte genügen, wenn ich die Fragen registriere, welche den Bedenken oben signalisierter Natur zu Grunde lagen. Sie gipfeln darin (quoad Gesundheit):

a) Ist es zulässig, einen gesunden Menschen in nur 2 Stunden von 2000 m. ü. M. auf 4166 m. zu heben; wird seine Gesundheit durch die rasche Veränderung der Luftdruckverhältnisse nicht geschädigt? b) Wird organisch Leidenden die Fahrt nicht verderblich werden?

Diese Fragen rangieren alle unter dem Gesichtspunkt der

Gesundheitsgefährdung. Sie wurden damals schon und zwar durch Prof. Dr P. Regnard im Jahre 1890 und 1894 durch Prof. Dr H. Kronecker resümierend dahin beantwortet, dass durch die angestellten Versuche nach bestem Wissen und Gewissen erklärt werden könne, dass die Beförderung zum Jungfraugipfel (nicht bloss Jungfrauoch) Menschen verschiedenen Alters, Geschlechts, Berufs und Habitus gänzlich *gesund und wohl* lässt. Das Jungfrauoch liegt bekanntlich 3457 m, der Jungfraugipfel 4166 m über Meer. Seither sind mehr denn 25 Jahre verflossen, die Erfahrungen aus dieser Zeitspanne haben den genannten Gelehrten auf der ganzen Linie und totaliter recht gegeben. Aus dem daherigen, mir von der Jungfraubahn-Direktion in weitgehendstem Masse zur Verfügung gestellten Material, hebe ich eine Tatsache hervor, die speziell von Prof. Dr Kronecker festgelegt wurde: *Die älteste Versuchsperson, ein 77 jähriger, armer, mit Arteriosklerose behafteter Mann spürte bei der Luftverdünnung gar nichts. Auch wiesen sein Herzschlag und seine Atmung nur ganz unbedeutende Beschleunigungen auf.* Seither haben ungezählte Tausende von Personen: Erwachsene, Kinder, Personen leichteren und schwersten Gewichtes, das Jungfrauoch besucht, ohne je am Leib und noch viel weniger an der Seele den kleinsten Schaden genommen zu haben.

Ueber die Frequenz gibt die Statistik prompten Aufschluss. Es wurden befördert:

		Passagiere			Passagiere
Im Jahre	1899	43,719	Im Jahre	1913	85,759
»	» 1900	50,092	»	» 1914	37,493
»	» 1901	46,220	»	» 1915	5,489
»	» 1902	48,511	»	» 1916	11,093
»	» 1903 ¹⁾	57,167	»	» 1917	12,584
»	» 1904	58,063	»	» 1918	10,968
»	» 1905 ²⁾	73,333	»	» 1919	21,942
»	» 1906	75,206	»	» 1920	32,565
»	» 1907	73,483	»	» 1921	51,824
»	» 1908	72,388	»	» 1922	47,902
»	» 1909	67,333	»	» 1923	58,967
»	» 1910	65,291	»	» 1924	78,835
»	» 1911	86,067	»	» 1925	100,607
»	» 1912 ³⁾	77,626			

Aus der Einnahmen-Statistik sind folgende Zahlen interessant:

Im Jahre	1913 . .	Fr.	938,339	Im Jahre	1920 . .	Fr.	534,169
»	» 1914 . .	»	418,702	»	» 1921 . .	»	880,951
»	» 1915 . .	»	119,997	»	» 1922 . .	»	819,870
»	» 1916 . .	»	163,854	»	» 1923 . .	»	1,041,678
»	» 1917 . .	»	142,493	»	» 1924 . .	»	1,319,667
»	» 1918 . .	»	201,681	»	» 1925 . .	»	1,753,000
»	» 1919 . .	»	366,326				

¹⁾ Eröffnung Station Eigerwand.

²⁾ Eröffnung Station Eismeer.

³⁾ August, provisorische Eröffnung Jungfrauoch.

Eine weitere Kategorie von Bedenken waren *technischer* Natur. Die Erfahrung und die Tatsache der Fertigstellung der Bahn hat gezeigt, dass das Bahnhofprojekt nicht im Rahmen des Unausführbaren lag. Die Aufgabe war eine gewaltige, sie war aber kein Hirngespinnst.

Die schwierigsten Bedenken waren diejenigen ästhetischer Natur, welche namentlich in der Bundesversammlung bei der Beratung über die Erteilung der Konzession zum Ausdruck kamen. Die *ästhetischen* Bedenken gipfelten in den beiden Fragen: *a)* Wird durch die Anlage der Bahn der herrliche Berg nicht entstellt, und *b)* wird durch die Anlage einer Jungfraubahn dem Hochgebirge überhaupt sein Nimbus geraubt? Hierüber äusserte sich S. Simon, Ingr.-Top. im November 1894, wie folgt:

ad *a)* *Wird durch die Anlage einer Bahn der Berg nicht entstellt?*

Antwort: «Nein!» — Denn die Bahn wird von unten bis oben im Tunnel geführt, sie wird also vollständig unsichtbar bleiben.

Wenn bei der Wengernalpbahn keine solchen Bedenken geäussert wurden, so wäre es geradezu befremdlich, sie hier zu hören. Denn bei der Jungfraubahn fallen sie von vorneherein ganz ausser Betracht, da sich sowohl die Bahnhofanlagen, als die Bahnstrecke ganz im Innern des Berges befinden. Sie werden selbst dann kaum wahrnehmbar sein, wenn sie mittelst des Fernrohrs absichtlich gesucht werden. Bedenken solcher Art wären am Platze gewesen bei Anlage einer Rigibahn, einer Pilatus-, Bürgenstock-, Zermatter-Bahn etc., im vorliegenden Falle sind sie übrigens absolut gegenstandslos. Immerhin kann man über den landschaftlichen Effekt von Bahnen verschiedener Meinung sein. Es wird z. B. kaum jemand in Abrede stellen wollen, dass das Reusstal durch den Bau der Gotthardbahn ganz wesentlich an Reiz gewonnen hat. Selbst in ästhetischer Hinsicht darf man somit gewissen Bahnen ein Kränzlein winden, und es sind durchaus nicht alle zu verdammen.

ad *b)* *Wird durch die Anlage einer Bahn der Jungfrau und damit dem Hochgebirge überhaupt der Nimbus geraubt?*

Diese Frage ist schon wesentlich einschneidender.

Der geheimnisvolle Reiz, der die Hochwelt umspielt, zieht jährlich Tausende in seinen magischen Bann. Von allen Seiten strömt das städtemüde Heer der Hochwelt zu, um sich darin die Seele zu baden, zu frischen und zu verjüngen, einerseits aus innerem Bedürfnis, andererseits weil es nun einmal «Mode» ist. Wie viele von denen, die heutzutage in den

Bergen herumsteigen, haben wirklich Sinn dafür? — Und wie viele steigen leider «chronisch naturblind» in unseren herrlichen Alpen herum und «machen» Berge, lediglich um in kürzerer Zeit hinauf- oder herunterzurennen, als ihre Vorgänger, oder um möglichst unzweckmässige Anstiegsrichtungen, «neue Anstiege» zu forcieren. Und manche dieser Leute kokettieren ja oft genug noch damit, dass sie bei ihrem ganzen «Sport» auch rein gar keinen tieferen Gedanken aufkommen lassen, — sie bilden sich oft noch weiss Wunder was darauf ein, dass sie die Berge nur als ein Klettergerätee auffassen. Wenn durch solch ein Gebahren unsere Berge nicht entweiht werden, so werden sie es jedenfalls noch viel weniger durch die Anlage einer Bahn, die es Tausenden von Menschen von Herz und Geist gestattet, mit ungeschwächter Kraft und daher frisch und genussfroh ein Schauspiel auf sich wirken zu lassen, um dessen willen auch schon ernste Männer *ihr Leben wagten*. Die Fähigkeiten, «Berge zu machen» und «Aussichten zu würdigen», sind durchaus nicht etwa identisch: der beste Kletterer kann ja ästhetisch naturblind sein und dürfte darum logischer Weise füglich unten bleiben; während es anderseits wieder viele gibt, welche seelisch durchaus befähigt wären, eine Hochgebirgsrundsicht voll und ganz zu erfassen, — ohne dass ihre Kräfte oder ihre Geldmittel so weit reichten, dass sie eine Besteigung in Begleitung von Führern wagen dürften. *Die Jungfrau per Bahn wird eben nicht einmal ein Drittel dessen kosten, was heute ihre Besteigung von der Wengernalp aus kostet.*

Wenn die Technik hier in die Risse tritt und durch ein bewundernswert kühnes und grosses Werk eine Aufgabe des Jahrhunderts löst, so bewegt sie sich dadurch nicht nur nicht abseits der ethischen Normen, sondern sie erfüllt nichts anderes als ihre moralische Pflicht. *Die Jungfraubahn ist ein Kind der Zeit, eine der schönsten Blüten menschlichen Wissens, Könnens und Wollens.*

Der geradezu alberne Einwurf: «Wer nicht gehen kann, soll unten bleiben» richtet sich selbst. Mit demselben Rechte könnte man schliesslich behaupten: wer nicht von Norddeutschland zu Fuss in die Schweiz wandern kann, soll zu Hause bleiben und wer den Kanal nicht überschwimmen kann, der soll in Wales spazieren gehen! Ueber solchen Pfahlbauerstandpunkt sind wir doch heutzutage glücklich hinaus! Je grösser die Hindernisse, um so ehrenvoller der Kampf: *Die Jungfraubahn ist ein Markstein technischer Entwicklung!*

Was schliesslich die finanziellen Bedenken anbetrifft,

so waren dieselben auch nicht fundiert. Denn die Jungfrau-
bahn ist bekanntlich finanziert worden und hat rentiert bis
zum Ausbruch des Weltkrieges. Da ich in diesem Teile meiner
Ausführungen geschichtliche Tatsachen in Erinnerung rufen
will, die zur nützlichen Betrachtung und Deduktion auf
rechtlichem Gebiet relevant sind, möchte ich aus der Ver-
gessenheit herausholen, was am 19. Dezember 1894 im
Ständerat und tags darauf im Nationalrat gesprochen wurde.

Ständerat *Kaiser* von Zug expektorierte: «Ich verlange,
ich fordere, ich postuliere, dass diese Zentralgruppe Eiger-
Mönch-Jungfrau, dass diese steinernen, stummen Zeugen
unserer Geschichte und Grosstaten, sowie auch unserer
Katastrophen unverletzt erhalten werden; dass speziell die-
se Zentralgruppe, dieses wunderbare Gebilde der Schöpfung
nicht einem spekulativen, einem geldgierigen, einem alles
um sich fressenden Geldmoloche zum Opfer falle. Ich bean-
trage Verwerfung des ganzen Projektes, und wenn ich allein
mit meiner Ansicht dastehen sollte, so hat das nichts zu
bedeuten.» Herr *Kaiser* stand nicht allein; drei andere
Ständeräte stimmten mit ihm für Ablehnung des Gesuches,
alle andern Anwesenden, 25 an der Zahl, für Erteilung der
Konzession.

Nachdem der Ständerat die Angelegenheit in zustim-
mendem Sinne erledigt hatte, gelangte sie noch am Nachmittag
des gleichen Tages zur Behandlung in der Eisenbahnkom-
mission des Nationalrates (Präsident *Geilinger*, Winterthur).
Auch diese Kommission schloss sich einmütig dem Antrag
des Bundesrates an und es wurde nun die Konzessionsfrage
auf die nationalrätliche Traktandenliste von Donnerstag
(20. Dezember) genommen. Es referierten über dieselbe
Nationalrat *Geilinger* in deutscher und Nationalrat *Decol-
logny* in französischer Sprache. Von beiden wurde das Projekt
ausführlich erklärt, mit seinen Vorgängern vom Jahre 1890
verglichen, seine bedeutenden Vorzüge vor diesen hervorge-
hoben und die in Bezug auf die sanitären Verhältnisse der
Reisenden von Ingenieur *Simon*, Luftschiffer *Spelzerini*,
Prof. Dr. *Regnard*, Prof. Dr. *Kronecker* und dem Zentralko-
mittee des Schweizerischen Alpenklubs abgegebenen Gutach-
ten beleuchtet. Nationalrat *Geilinger* wies auch darauf hin,
dass die Bewohner des Berner Oberlandes, die durch den
Bau der Berner Oberlandbahnen (B. O. B.) und der Wengern-
alpbahn (W. A. B.) so sehr erregt waren (weil sie infolge
desselben ihren Verdienst als Führer, Träger, Fuhrleute etc.
zu verlieren fürchteten), die Jungfrau-
bahn einstimmig und lebhaft begrüßten. Namentlich scheinen auch die dortigen

Führer zu der Einsicht gekommen zu sein, dass sich ihnen durch die Jungfraubahn ein neues Arbeitsfeld öffne, da sie von den Stationen Eiger und Mönch die Fremden leicht in die Herrlichkeiten der Gletscherwelt führen könnten. Nationalrat *Decollogny* Votum verdient hier besonders hervorgehoben zu werden:

«D'une part, les poètes, les artistes, les amants de la grande nature et des lointains horizons protestent contre l'outrage fait aux solitudes élevées de nos Alpes, vierges encore de toute profanation industrielle, par le contact du rail prosaïque.

D'autre part, les bourgeois, plus pratiques, que ne hantent pas la folie de l'âme, l'amour du glacier, l'attrait de la difficulté vaincue, revendiquent le droit de pouvoir profiter des inventions de la science pour jouir aussi, à leur tour, des beautés naturelles réservées jusqu'ici aux dilettants de l'alpinisme.

Malgré notre vif désir de satisfaire les vœux des premiers et de respecter, sans défaillance, la virginité et la poésie de nos montagnes, nous ne pouvons pas prendre parti dans ce débat. Nous sommes obligés de nous incliner devant l'égalité impitoyable de la loi qui ramène les plus fiers sommets au niveau de la plaine monotone.

L'article 3 de la loi du 23 septembre 1872 sur les chemins de fer prescrit, en effet, à la Confédération de chercher d'une manière générale à développer et à augmenter les voies ferrées.

Le dernier alinéa de cet article donne à l'assemblée fédérale le droit de refuser la concession d'un chemin de fer qui porterait atteinte aux intérêts militaires du pays. Des dispositions ont, croyons-nous, toujours été interprétées en ce sens que les Conseils ne peuvent, en vertu de la loi, refuser de concession que dans le cas où la défense militaire du sol national serait compromise par l'établissement de la ligne projetée.

Or, Messieurs, votre commission unanime estime que le chemin de fer de la Jungfrau n'est pas de nature à troubler les opérations de l'armée fédérale ou à paralyser en quoi que ce soit la défense de la patrie.»

Nationalrat *Decollogny* hat auf der ganzen Linie richtig vorausgesehen. Im Jahre 1920 hat eine bundesgerichtliche Delegation am Jungfraujoeh in richterlicher Tätigkeit funktioniert und dabei, wie mir die beiden Herren Bundesrichter Dr *Jäger* und Dr *Soldati* persönlich versicherten, einen unvergesslichen Eindruck mit nach Hause genommen. *Forrer*,

der nachmalige Bundesrat, äusserte viele Bedenken. Ich weiss, dass er mehr Botaniker, als Alpinist war. Auf alle Fälle wurden seine Bedenken durch den Thurgauer Nationalrat und Vater des jetzigen Bundespräsidenten *Häberlin* gründlich zerstreut.

Das Originalstenogramm über die Erklärung *Häberlins* lautet:

«Was ihn dazu veranlasst, sind die Befürchtungen *Forrers*, die er nicht teilen kann und unter allen Umständen nicht für genügend erachtet zur Verweigerung der Konzession. Er hält dessen Ausführungen und Nichtausführungen nicht für ganz konsequent, denn dieser müsste nach seinem Vortrage *Verweigerung* der Konzession *verlangen*.

Bedenken, wie sie ausgedrückt, ständen aber der Konzessionserteilung nicht entgegen. Hervorragende Techniker erklärten, dass von einer ernstlichen Gefährdung des Lebens beim Bau und Betrieb gar keine Rede sein könne. Uebrigens bleibe es ja jedem überlassen, die Bahn zu benützen oder nicht. Und vor einem plötzlichen Unglück sei man hier im Ratsaale oder im Berner Bahnhofe auch nicht gefeit. Nicht aus formellen und nicht aus materiellen Gründen kann man die Konzession verweigern. *Forrers* Befürchtungen sind übertrieben und nicht genügend *grundsätzlich*. Die finanzielle Situation kümmert ihn noch weniger, denn er gebe in Bezug auf die Rentabilität des Unternehmens zu bedenken, dass die Jungfraubahn in einem enorm grossen Rayon keine Konkurrenz haben werde. «Sie wird rentieren, und die anderen Bahnen alimentieren. Es ist keine Gefahr zu verlieren; es ist bei dem Unternehmen zu gewinnen.» Schliesslich wünscht *Häberlin*, man möge mit dem Urteile über technische Fragen vorsichtiger sein. Die Technik mache überraschende Fortschritte. Noch vor wenigen Jahren hätte man z. B. von elektrischen Bahnen gar keine Ahnung gehabt.

Schliesslich wurde die *Erteilung der Konzession* nahezu *einstimmig* genehmigt. Hernach wurden die Differenzen zwischen Ständerat und Nationalrat erledigt und die Konzessionsurkunde als Bundesbeschluss, d. d. 21. Dezember 1894 in derjenigen Fassung festgestellt, wie ich solche oben angeführt habe.

3. Die Jungfraubahn ist seither in Etappen fertiggestellt worden und zwar, wie folgt:

Kl. Scheidegg-Eigergletscher-Rot-

stock im	August 1899 = 2,9 km.
Rotstock-Eigerwand im	Juni 1903 = 4,4 »
Eigerwand-Eismeer im	Juli 1905 = 5,7 »
Eismeer-Jungfrauoch im	August 1912 = 9,4 »

Der Umbau des 1912 aus Holz erstellten provisorischen Gebäudes am Jungfrauoch liess sich nicht länger hinauschieben, weil das Dach undicht geworden war und die durch das eintretende Schneewasser geschwächten Balken dem gewaltigen Schneedruck nicht mehr Stand hielten. Mit dem Umbau wurde im Oktober 1920 begonnen, die Fertigstellung fiel ins Jahr 1921. Als Konstruktion wurden sog. Hetzerbogen verwendet. Eine Vergrösserung des Baues war wegen der Terrainverhältnisse nicht möglich.

Das Berghaus.

1. Die Frequenz der Jungfraubahn hat sich schon vor dem Kriege (1914) derart stetig entwickelt, dass die bestehenden Verhältnisse bezüglich Bahnstation und Unterkunft unerträglich wurden. Das eidgenössische Eisenbahn-Departement drängte denn auch 1920 und 1923 energisch auf Abhilfe. Nun ist nicht zu vergessen, dass in den Jahren 1920 und 1921 die Jungfraubahn mit Hilfe des Bundesgerichtes die Sanierung der Finanzen durchgeführt hatte. Unter solchen Umständen an ein neues, grandioses Werk heranzutreten und durchzuführen, erforderte gewaltige Anstrengung und Arbeit, wobei es sogar galt, gewissen Einwänden zu begegnen, die auf dem heute noch in Kraft bestehenden Hotel-Bauverbot basierten.

Da die Jungfraubahn-Gesellschaft aus praktischen und rechtlichen Gründen selbst nicht bauen konnte oder durfte, wurde die Berghaus A. G. gegründet und zwar am 3. Mai 1923.

Am 24. Mai 1912 hatte die Jungfraubahn das Schildrecht (Tavernenrecht) am Jungfrauoch erhalten. Die Jungfraubahn war also Inhaberin des Wirtschaftsrechtes; das Berghaus, so wie es heute dasteht, ist von der Berghaus A. G. an die Jungfraubahn als Tavernen-Inhaberin verpachtet worden.

Das Haus über den Wolken ist sicherlich dazu angetan, die Fremdenindustrie der Kantone Wallis und Bern zu heben. Denn es ist heute schon nicht nur zu einer europäischen, wohl aber zu einer Weltattraktion geworden.

Am 7. Juli 1922 wurde mit der Festsetzung der Baustätte begonnen und mit der Aussprengung des Bauplatzes im Verlaufe des Jahres 1923 fortgeföhren. Die harte Arbeit, die vollständig und restlos von den wetterfesten Ringgenberg-Mineuren (die Italiener gerieten ausser Kurs) geleistet wurde, fand ihren ersten Abschluss am 10. Juli 1923, an welchem Tage die Grundsteinlegung des Berghauses erfolgte. Am 3. November 1923 ertönte der letzte Sprengschuss. Von der

Grösse und dem Umfang der geleisteten Arbeit vermag man sich eine Vorstellung zu machen, wenn man weiss, dass circa 5500 m³ Felsgestein weggesprengt worden sind; dies alles auf 3457 m über Meer bei oft grausigem Sturm und Schneegestöber. Ich erinnere mich an einem Sprengtage oben gewesen zu sein, als das Thermometer auf 30° unter Null stand. Das hinderte die tapferen Arbeiter nicht, zu sprengen, zu hämmern, zu schottern und zu mauern. An das Datum und die Temperatur erinnere ich mich deshalb genau, weil mir bei der Sprengung ein pfündiges Sprengstück am Kopf vorbeiflog, das mich nicht getroffen hat, sondern neben mir ca. ein Meter tief in den Schnee sich eingrub. Ich pickelte den Störenfried aus seiner Schneebehausung heraus und benütze ihn jetzt als friedlichen Briefbeschwerer.

Ueber die ausgeführten Arbeiten geben folgende Zahlen Aufschluss: Felssprengungen 5500 m³; Mauerwerk und Beton 1019 m³; Verputz 1666 m²; an Material wurden durch die Jungfraubahn befördert 483 Waggons.

Am 27. Februar 1924 stand der Rohbau klar. An diesem Tage, an welchem auf dem Dache des Neubaus der letzte Sparren angebracht wurde, grüsste ein mit bunten Tüchern geschmückter Tannenbaum die Jungfrau, ein Ereignis, das unten im Tale oft sich zuträgt, dort oben aber als besonderes und seltenes Fest bescheiden, aber berghaft kräftig gefeiert worden ist!

Direktor *Liechti* durfte am Aufrichtefest des Berghauses Jungfraujoch mit Recht die Stauffacherin sagen lassen:

«Da steht Dein Haus, reich wie ein Edelsitz,
Von schönem Stammholz ist es neu gezimmert,
Und nach dem Richtmass ordentlich gefügt.
Von vielen Fenstern glänzt es wohnlich hell.»

Am 14. September 1924 ist das Berghaus durch S. Hochwürden Bischof von Sitten, Monsignore Bieler in Anwesenheit der Delegation des Bundesrates, der kantonalen Regierungen von Wallis und Bern, des Bundesgerichtes, der befreundeten Bahnen, des S. A. C. und weiteren Gästen eingesegnet worden. Bei dieser Gelegenheit übergab der Sprecher der Berghaus A. G. dieses dem Präsidenten der Jungfraubahn-Gesellschaft, dem um die Entwicklung der Jungfraubahn vielverdienten Präsidenten, Prof. Dr. jur. L. von *Salis-Guyer* mit den gewiss wahren Worten: Das Berghaus am Jungfraujoch steht festgefügt auf wohl vorbereitetem Felsengrund, ein neues Wahrzeichen schweizerischer Solidarität, schweizerischer Ausdauer und schweizerischer Tüchtigkeit zu Ehr' und Preis unseres lieben Vaterlandes.



Sommerskirennen auf Jungfraujoch, 3457 m. Ausblick vom Berghaus nach Süden.

Eigentum der Jungfraubahn



Sommerskirennen auf Junofrautiöch.

Eigentum der Jungfrauabahn

Das Berghaus ist Europas höchstgelegene, modern-komfortable Unterkunftsstätte, «Seine Lage an der Kulmstation der Jungfraubahn, 3457 m. ü. M., ist so gewaltig, dass die Schweiz nichts Eigenartigeres zu bieten vermag, als diese Gegensätze zwischen der kühnen Hochgebirgswelt des grössten Gletschers der Alpen und dem nach modernen Gesichtspunkten erbauten Berghaus. Was der Besucher des Hochgebirges am nötigsten hat, die Sicherheit, das Behagen und vollendete Gastlichkeit in jeder Beziehung, das vermittelt das Berghaus Jungfrauoch mit der Selbstverständlichkeit eines erstklassigen Schweizerhotels und Restaurationsbetriebes.»

2. Mit Subvention der Jungfraubahn-Gesellschaft ist im Jahre 1925 der Jungfrau Führer herausgegeben worden, der die Ausgangspunkte für Hochgebirgstouren, die Gletscherpässe und die einzelnen Hochgebirgs-Wanderungen beschlägt. Auch über die unzähligen Skitouren vom Jungfrauoch aus ist dort das Wissenswerte gesagt, wobei ich ausdrücklich auf die Ueberdruckkarte Gaden-Bietschhorn des topographischen Atlas der Schweiz verweise. Die Skiwege sind rot überdruckt, die Karte darf als erstklassiges, zuverlässiges Hilfsmittel sehr empfohlen werden. Durch besondere Zeichen werden auf dieser Karte folgende Verhaltens-Massregeln und Winke zur Beobachtung empfohlen:

- a) Benützung der Ski,
- b) Ski abgeschnallt getragen,
- c) Skidepot (Ski zurücklassen),
- d) Lawinengefahr,
- e) als gefährlich bekannte Spalten.

Durch diese Hinweisungen wird die Gefahr des Skifahrens im Gebirge auf ein Minimum beschränkt. Natürlich darf die Karte nicht Vorwand zu Nachlässigkeit werden. Für den Bergskifahrer bleibt oberster Leitsatz: Vorsicht ist die Mutter der Weisheit.

3. Ich wäre in meinen obigen Darlegungen unvollständig geblieben, würde ich hier nicht noch eines letzten Bauwerkes gedenken, das bis zum Frühjahr 1927 fertigerstellt sein wird und beweist, dass die Jungfraubahn stets auch die Wahrung der Interessen des Ski-Sportes sich zur Pflicht gemacht hat. Es ist dem Skiklub Jungfrauoch also nicht nur ein Klublokal im Berghaus zur Verfügung gestellt worden, sondern neuerdings wird im alten Stations-Stollen ein neuer Stollen in den Berg Sphinx getrieben, der bei nur 3% Steigung eine Länge von 253 m aufweist. Der Stollen mündet in der Südostflanke der Sphinx aus. Auf bequemstem Weg gelangt man

so in die wunderbaren, unermesslichen Ski-Gefilde des *Jungfraufirnes, Ewig Schneefeldes* zum *Konkordiaplatz*. Zum Aufstieg Richtung oberes Mönchsjoch braucht man also nicht mehr um die alten sog. Restaurationsfelsen herumzuturnen, was bei Vereisung oder hartem Schnee am frühen Morgen, aber auch tagsüber, recht oft und im höchsten Grade ungemütlich war.

Wenn meine Ausführungen, wie ich solche vorstehend gemacht habe, dazu dienen, die Ski-Jünger ins Jungfrau-gebiet über das Jungfraujoch abwandern zu lassen, dann ist deren Zweck erreicht. Schliesslich bringe ich hier das alljährlich wiederkehrende Sommer-Skirennen mit Langlauf, Slalom, Sprung, Damenlauf und Laufen am Seil in Erinnerung. Der Sportkalender verzeichnet diese Veranstaltung jeweilen auf den 2. Samstag und 2. Sonntag des Monats Juli.

Der Skiklub Jungfraujoch hilft so und durch seinen statutarisch festgelegten Zweck mit dazu, das Jungfraujoch zu einem der Schweizerischen Zentral-Skiplätze zu stempeln und zu fruktifizieren. Dass dem so ist, dürften die Sommer-Skirennen, deren neuntes im Juli 1926 stattfand, zur Evidenz bewiesen haben.

Dr Max Stahel.

Erster Schnee.

Aus silbergrauen Gründen tritt
ein schlankes Reh
im winterlichen Wald
und prüft vorsichtig, Schritt für Schritt,
den reinen, kühlen, frischgefallenen Schnee.
Und Deiner denk ich, zierlichste Gestalt.

Chr. Morgenstern.