

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 105 (1987)
Heft: 30-31: Die Neubauten auf dem Jungfrauoch: 75 Jahre Jungfraubahn

Artikel: Die Jungfraubahn und das Berghaus
Autor: Hirni, Roland
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-76657>

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: 18.03.2025

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

Die Neubauten auf dem Jungfraujoch

Die Eröffnung des neuen Berghauses auf dem Jungfraujoch fällt in das Jahr des 75jährigen Bestehens der Jungfraubahn. Die Jungfraubahn als Bauherrin, projektierende Ingenieure und Architekten sowie Unternehmer berichten hier über besondere Aufgaben und Probleme, die auf dieser wahrhaft atemraubenden Baustelle zu bewältigen waren.

75 Jahre Jungfraubahn

Die Jungfraubahn und das Berghaus

Von Roland Hirni, Interlaken

Die Entstehungsgeschichte der Jungfraubahn ist eng verbunden mit dem Namen des Zürcher Oberländer Textil- und Bahnindustriellen Adolf Guyer-Zeller. Das einfache Touristenhaus von 1912 genügte dem wachsenden Besucherstrom bald nicht mehr, so dass bereits 1924 ein grösserer Bau dazukam. Nachdem 1972 beide Bauten einem Brand zum Opfer gefallen waren, dienten verschiedene Zwischenlösungen bis zur Eröffnung des aus einem Wettbewerb hervorgegangenen neuen Berghauses auf den 1. August 1987 hin – den Tag des 75jährigen Jubiläums.

Kühnes Bahnprojekt

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hatten die Bahnen das Klettern gelernt. Einige davon brachten es zu grossem Ruhm. Dem Zürcher Oberländer Industriellen *Adolf Guyer-Zeller* war es vergönnt, die – wie er sich ausdrückte – «Krone der Bergbahnen» zu erstellen.

Beim Abstieg vom Schilthorn im August 1893 sah er einen Zug über die Wengernalp nach der Kleinen Scheidegg fahren. Dabei kam ihm der Gedanke, dass die beste Lösung für das Jungfraubahnprojekt die Fortsetzung des Schienenstranges von der Scheidegg durch den Eiger und den Mönch bis auf den Jungfraugipfel wäre. Dieses Projekt skizzierte er noch in der gleichen Nacht.

Beeinflusst von der Industrialisierung des 19. Jahrhunderts hatte Guyer-Zeller die nötigen Voraussetzungen, selber dieses Zeitalter mitprägen zu helfen. Sowohl seine Tätigkeit als Spinnereienternehmer als auch seine Reisen bis in die Vereinigten Staaten von Amerika hatten ihm die nötige Weitsicht, aber auch das enorme Beharrungsvermögen vermittelt, welche für die Verwirklichung dieses Projektes notwendig waren. Die Elektrizität steckte damals noch in den Kinderschuhen; und die Auswirkungen grosser Höhe auf den menschlichen Körper waren wenig oder gar nicht erforscht. Adolf Guyer-Zeller gelang es, mittels ausgedehnter Versuche von Spezialisten die Unschädlichkeit für den menschlichen Körper zu beweisen. Am 21. Dezember 1894 erteilte die Bundesversammlung «nach langer und heftiger Diskussion» die verlangte Konzession. Adolf Guyer-

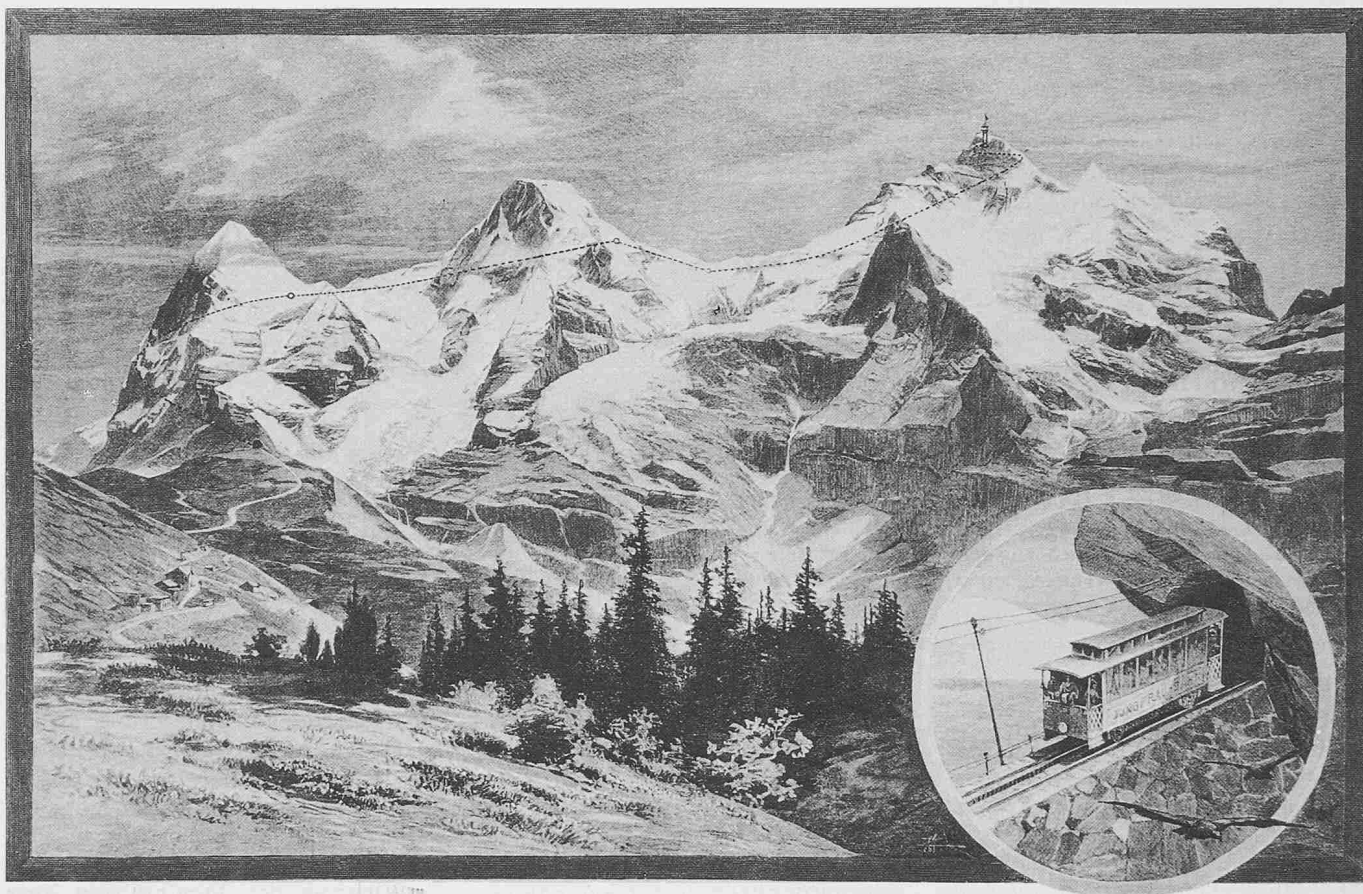
Zeller durfte die Vollendung seines Werkes nicht mehr selbst erleben. Er starb als erst 60jähriger bereits 1899. Das Projekt wurde jedoch von seinen tüchtigen Mitarbeitern zu Ende geführt. Allerdings wurde das Jungfraujoch zur Endstation. Auf eine Weiterführung der Bahn bis auf den Jungfraugipfel musste aus verschiedenen Gründen verzichtet werden.

Obschon die Kosten von rund 10 Mio. Franken und die Bauzeit von sieben Jahren zu optimistisch eingeschätzt worden waren, konnte am 1. August 1912 die Station Jungfraujoch und damit die Jungfraubahn in Anwesenheit des Gesamtbundesrates feierlich eingeweiht werden.

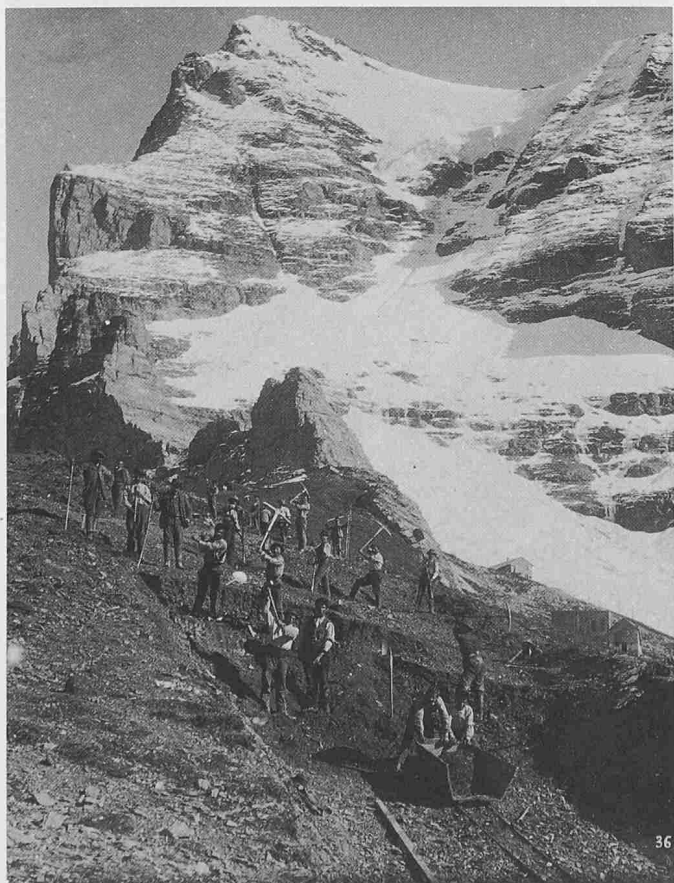
Der Jungfraujoch-Ausflug wurde sofort zu einem sensationellen Erfolg; die Besucherzahlen übertrafen sämtliche Erwartungen. Nur die beiden Weltkriege und die Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre brachten Einbrüche in die stets steigenden Frequenzen. Der erneute Aufschwung der Jungfraubahn kurz nach dem Zweiten Weltkrieg hielt bis heute an.

Das alte Berghaus auf dem Jungfraujoch fiel 1972 einem Brand zum Opfer





Zum Projekt der Jungfrauabahn von Adolf Guyer-Zeller



Bahnbau auf dem Eigergletscher

Stützmauerbau auf dem Eigergletscher



Altes Berghaus – Brand

Bei der Einweihung im Jahre 1912 stand den Jungfrauoch-Besuchern ein bescheidenes Touristenhaus zur Verfügung, welches dem Touristenstrom schon bald nicht mehr zu genügen vermochte. Das Eidg. Eisenbahndepartement verlangte denn auch schon bald mit allem Nachdruck den Bau einer grösseren Unterkunft. Dieses Gebäude konnte im Jahre 1924 eingeweiht werden. Als «Haus über den Wolken» erlangte es binnen kurzem weltweiten Ruhm. Im Erdgeschoss befand sich neben der Eingangshalle die «Walliser-Stube», und im ersten Stock bot ein wunderschön getäfertes Restaurant 240 Sitzplätze an.

Von hier aus genossen wohl Hunderttausende während des Essens die herrliche Aussicht auf die einmalige Alpen- und Gletscherwelt. Den steil ansteigenden Besucherzahlen seit den fünfziger Jahren – 1960 beförderte die Jungfrauobahn 160 000, 1970 über 177 000, 1980 rund 252 000 und 1985 326 000 Gäste – war das Berghaus über die Sommermonate nicht mehr gewachsen. Erweiterungspläne mussten ausgearbeitet werden. Als erste Sofortmassnahme wurde im Touristenhaus ein Selbstbedienungsrestaurant eingerichtet und in Betrieb genommen.

Am 21. Oktober 1972 fielen beide Gebäude einem Brand zum Opfer, dessen Ursache nie ermittelt werden konnte. Beide Häuser brannten bis auf die Grundmauern nieder. Innerhalb weniger Stunden hatte das Jungfrauoch jede Verpflegungsmöglichkeit verlo-

ren. Zudem waren die Zugänge zu den Aussichtspunkten, dem Plateau und dem Eispalast zerstört. Drei Monate nach dem Brand nahm ein provisorisches Restaurant in der Bahnhofhalle seinen Betrieb auf.

Zwischenlösungen

Im Januar 1975 öffnete am Standort des ehemaligen Touristenhauses das neubaute Gletscherrestaurant seine Tore. Dieser Betrieb leistete seither gute Dienste. Von Anfang an planten die Verantwortlichen aber, eine Verpflegungsstätte zu bauen, die dem Ansturm an Spizentagen im Sommer zu genügen vermochte.

In der nun folgenden neuen Planungsphase standen sich vorerst zwei Standorte gegenüber: Die Stelle des bestehenden Gletscherrestaurants oder eine Lösung auf dem Grat. Aus der «Gratvariante» entwickelte sich ein Projekt, welches die kristallinen Elemente von Fels, Schnee und Eis übernahm und in der Öffentlichkeit auch sofort den Namen «Kristall» erhielt. Die Fassade war als räumliches Fachwerk ausgebildet. Wider Erwarten erwuchs dem geplanten Vorhaben grosse Opposition, die schliesslich den Verwaltungsrat der Jungfrauobahn zum Entschluss führte, dieses Projekt aufzugeben.

Sofort wurde ein Wettbewerb für ein neues Restaurant am bisherigen Standort ausgeschrieben. Aus den Projekten der drei eingeladenen Firmen wählte die Jury einstimmig den Vorschlag von Architekt *Ernst Anderegg* aus Meiringen.

Ziel und Zweck des Neubaus

Kurz vor der Vollendung des Neubaus dürfen wir mit Genugtuung feststellen, dass unser Projekt die Erwartungen übertrifft und allen künftigen Gästen des Jungfrauochs ein Erlebnis ganz besonderer Art verspricht.

Bereits die grosszügige Empfangshalle – sie ist im vorderen Teil zweigeschossig gestaltet – eröffnet dem ankommenden Gast eine überwältigende Aussicht auf das Hochgebirge.

Neben den Restaurants haben die Gäste aber auch die Möglichkeit, sich in einem besonderen Vorführraum die spektakulären Bauphasen vor Augen führen zu lassen. Daneben steht für Nostalgiker und Bahnfreunde ein kleines Museum über die 75jährige Jungfrauobahnsgeschichte offen.

Seit rund 25 Jahren haben während den Sommermonaten auf dem Jungfrauoch enge Verhältnisse geherrscht, und nicht alle Besucher konnten verpflegt werden. Mit dem jetzt mehr als verdoppelten Sitzplatzangebot hoffen wir, diesen Mangel so beheben zu können, dass sich künftig jeder Gast auf dem Jungfrauoch auch an Spizentagen als König fühlen wird.

Adresse des Verfassers: Dr. *Roland Hirni*, Direktor der Jungfrauobahn, 3800 Interlaken.

Betriebskonzept des Berghauses

Von Alfred Schneiter, Bern

Der Neubau der Betriebsstätten für die Restauration auf Jungfrauoch beruht auf eingehenden Betriebsanalysen, die unter massgeblicher Mitarbeit der Beratungsdienste des Schweizer Hotelier-Vereins SHV in den Jahren 1964 und 1972 erarbeitet wurden. Die damaligen Erkenntnisse flossen in die Konzeptstudie 1980 ein, mit welcher das Raumprogramm für den Architektenwettbewerb definiert wurde.

Ziel und Zweck

Die Betriebsstätten der neuen Restaurants haben eine mehrfache Aufgabe zu erfüllen: Sie dienen dem Gast vorerst als Aufenthaltsort, wo er sich frei bewegen und die Aussicht geniessen kann. Dann sollen sie ihm bei schlechtem Wetter Schutz und sinnvolle Betätigung während seines Aufenthaltes auf Joch

bieten und – bei Speis und Trank – das Ausflugserlebnis positiv unterstützen und abrunden.

Als generelle Vorgabe gilt der Leitsatz, dass das Gastwirtschaftsangebot die Erwartungen einer vielschichtigen Kundschaft auch an Spizentagen in vertretbarer Weise sowohl in bezug auf Sitzplatzangebot wie auch in bezug auf eine der hochalpinen Lage möglichst angepassten Nahrung zu erfüllen vermag.

Besucherzahlen

Auf Jungfrauoch wurde die Besucherzahl ihrer Bedeutung nach als wichtige Grundlage für die Planung äusserst sorgfältig ermittelt. Es ging dabei um die Bestimmung der Anzahl Sitzplätze, aber auch um die Zusammensetzung der Gäste in ihrem Konsumverhalten.

Das vorhandene Rollmaterial erlaubt eine maximale Tagestransportleistung von etwa 5600 Personen, was zur Folge hat, dass sich zwischen 10.30 Uhr und 14.00 Uhr auf dem Joch gleichzeitig 3200 bis 3500 Gäste aufhalten. Obschon die Statistiken ergeben, dass trotz der laufenden Bauarbeiten in den vergangenen Jahren eine durchschnittliche Frequenzsteigerung um 3 Prozent pro Jahr realisiert wurde und dass sich