

Zeitschrift: Tec21
Band: 138 (2012)
Heft: 23: 3500 Meter über Meer

Vorwort: Editorial
Autor: Denzler, Lukas

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: 22.11.2024

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



Tunnel der Jungfraubahn
unterhalb der Station
Eigergletscher mit Blick auf
den Mönch
(Foto: Jungfraubahn)

3500 METER ÜBER MEER

Eine hochalpine Baustelle bringt verschiedenste Herausforderungen mit sich. Das war schon vor mehr als hundert Jahren beim Bau der Jungfraubahn so – und ist in unserer Zeit nicht anders, auch wenn man heutzutage über andere Maschinen und Baustoffe verfügt.

Nach verschiedenen vergeblichen Anläufen Ende des 19. Jahrhunderts, eine Bahn auf die Jungfrau und damit auf einen der schönsten Gipfel im Berner Oberland zu bauen, schlug die Stunde des Zürcher Industriellen Adolf Guyer-Zeller. Seine Idee war es, die Bahn nicht von Lauterbrunnen im Talboden aus zu bauen, sondern als Fortsetzung der Wengernalpbahn von der Kleinen Scheidegg. Dadurch musste seine Bahn nur noch etwa 1400 statt 2600 Meter überwinden («Der Weg zur Jungfraubahn»). Zudem setzte er von Anfang an auf einen elektrischen Betrieb und sicherte sich zu diesem Zweck zwei Konzessionen zur Wasserkraftnutzung an der Lütschine.

Die Bauarbeiten begannen 1896. Doch die Arbeiter kamen nur langsam voran, erst zwei Jahre später erreichte man die Station Eigergletscher. Nach dem Tod von Guyer-Zeller 1899 wurde das ehrgeizige Projekt, das von Sprengungslücken, Streiks und finanziellen Problemen geprägt war, zwar fortgesetzt. Als Ziel peilten seine Nachfolger aber nicht mehr den Gipfel der Jungfrau an, sondern den schmalen Verbindungsgrat zwischen Mönch und Jungfrau. Die Station auf dem Jungfraujoch wurde schliesslich 1912 eingeweiht.

Rechtzeitig zum 100-Jahr-Jubiläum wurde die Ankunftshalle der höchstgelegenen Bahnstation Europas aufgefrischt. Das Stollenlabyrinth erweiterte die Jungfraubahn mit einem neuen Rundgangstollen. Damit sollen die Besucherströme – pro Tag bis 5000 Personen – besser gelenkt werden. Der Bau des 240 Meter langen Stollens mit zwei Kavernen war insbesondere eine planerische und logistische Herausforderung. So konnte etwa nur während der Nacht gesprengt werden, weil sonst der Touristikbetrieb zu stark gestört worden wäre («Ordnung im Stollenlabyrinth»).

Mit dem neuen Rundgang und der darin gebotenen Ausstellung will man den Touristen auch bei schlechtem Wetter etwas bieten – laut den Jungfraubahnen «das beste Allwetterprogramm der Alpen». So holte man nicht nur die grandiose Gebirgslandschaft bildlich in den Berg, sondern kreierte einen eigentlichen Erlebnispark auf 3500 Meter über Meer («Inszenierung im Berg»). Das Geschäftsmodell könnte aufgehen. Etwas mehr Informationen zum Bau der Bahn wären allerdings wünschenswert gewesen; angesichts der präsentierten Schweizer Klischees beschleicht einen zudem ein etwas zwiespältiges Gefühl, und man fragt sich, was das den mehrheitlich asiatischen Gästen vermittelte Bild eigentlich mit der realen Schweiz zu tun hat.

Lukas Denzler, denzler@tec21.ch

5 WETTBEWERBE

Umnutzung «Alte Schmiede» in Baden

11 MAGAZIN

Puzzle Strassenentwässerung | 75 Jahre Sphinx-Observatorium | Ein Kindergarten in Südafrika

20 DER WEG ZUR JUNGFRAUBAHN

Aido Rota Das Projekt für die heute weltbekannte Jungfraubahn setzte sich vor über 100 Jahren gegen diverse, aus heutiger Sicht abenteuerlich wirkende Ideen durch.

24 ORDNUNG IM STOLLENLABYRINTH

Rolf Gabriel, Heinz Schmaus Der Bau des neuen Rundgangstollens auf dem Jungfraujoch war wegen der Höhenlage und des ununterbrochenen Touristikbetriebs anspruchsvoll.

28 INSZENIERUNG IM BERG

Tina Cieslik Im Kampf um die Touristen aus Fernost punktet das Jungfraujoch mit einer neuen Ausstellung im Rundgangstollen.

32 SIA

Eine Güterzuglinie durch die Schweiz? | Konservative Kulturprovokateure

37 FIRMEN

45 IMPRESSUM

46 VERANSTALTUNGEN