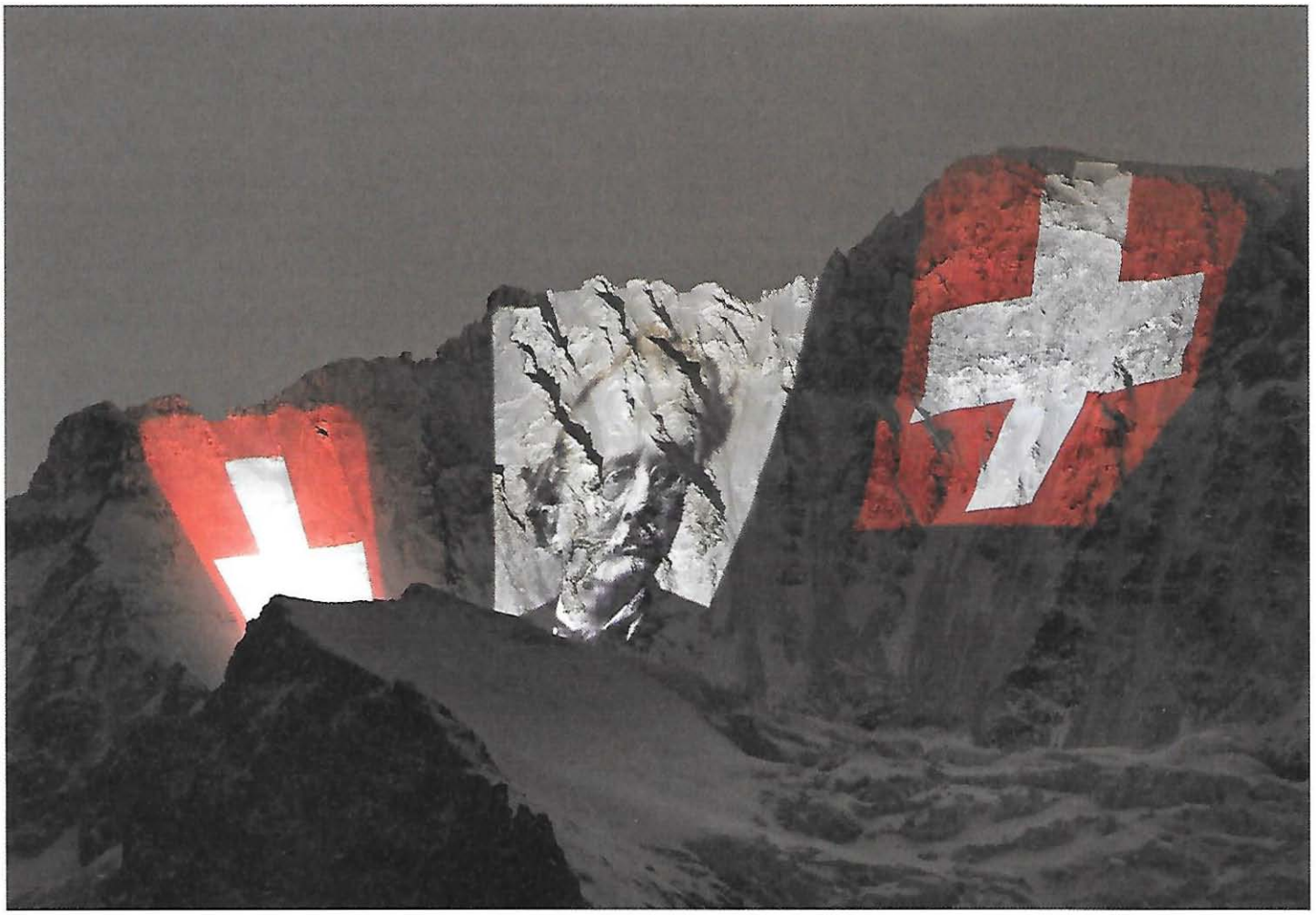
Heimatspiegel

Illustrierte Beilage im Verlag von «Zürcher Oberländer» und «Anzeiger von Uster» – Redaktion Anne Bagattini

Dezember 2012

«Einsteigen, if you please, zur Jungfraubahn!»

Adolf Guyer-Zeller und die Jungfraubahn – ein Rückblick



Guyer-Zeller, umrahmt von Schweizer Kreuzen, blickt 2012 von der Jungfrau herab. (Jungfraubahn)

Ohne Adolf Guyer-Zeller keine Jungfraubahn – darin sind sich die Historiker einig. Dieses Jahr blickt die Jungfraubahn auf 100 Jahre Betriebsgeschichte zurück. Obwohl sie heute glänzende Jahresergebnisse aufweist und sich erfolgreich im Tourismusmarkt behaupten kann, war die Entstehung der Bahn keine durchgehende Erfolgsstory. Wesentlich für das Gelingen dieses Pionierwerks im Bergbahnbau war der Zürcher Oberländer Adolf Guyer-Zeller, der den Ausgangspunkt, die Linienwahl und die Verkehrserwartung richtig kombinierte und den Baubeginn selbst finanzierte.

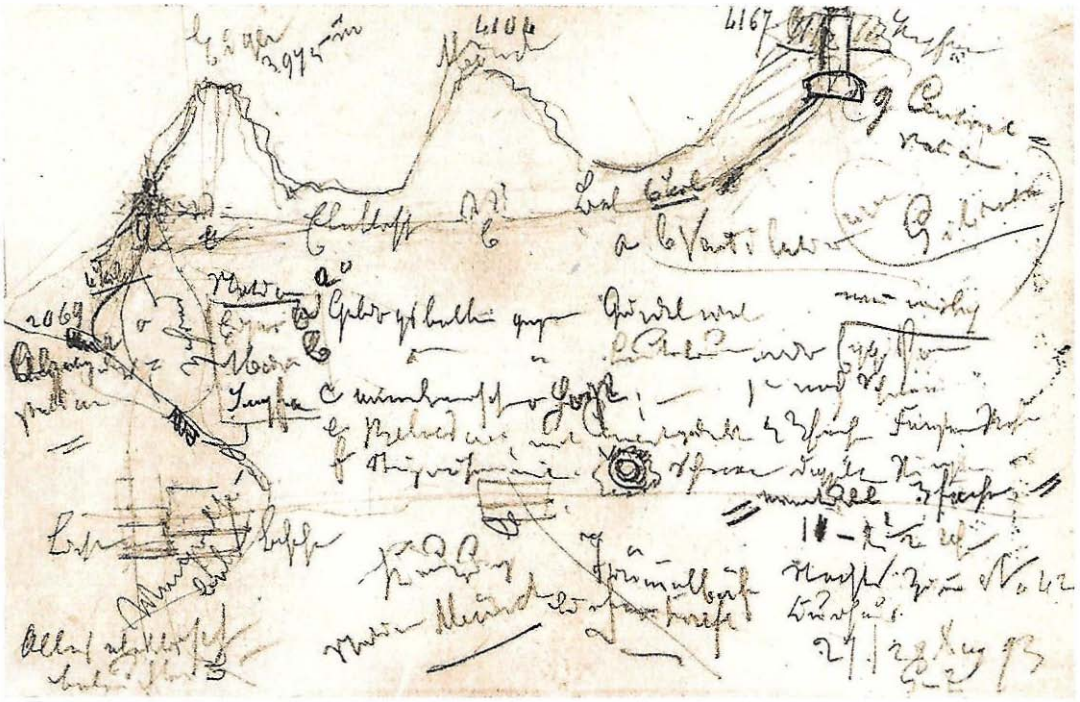
Ende des 19. Jahrhunderts fand ein Wettrennen der Bahntechniker um Montblanc, Matterhorn und Jungfrau statt, wobei die Jungfraubahn am weitesten gediehen ist. Hintergrund war neben einem damals herrschenden Technik-Optimismus, um nicht zu sagen Machbarkeitswahn, eine Blütezeit des schweizerischen Fremdenverkehrs in den Jahren 1890 bis 1914, welcher sich am stärksten im Berner Oberland entwickelte. Die Alpen dienten als Projektionsfläche für Sehnsüchte und Superlative: ewiges Eis, die Jungfrau als Krone des grössten Gletschers der Alpen (Aletschgletscher), die Schweiz bzw. die Welt von oben, alpinistische Leistung, Naturliebe, die kühle, erhabene, reine, schöne, verführerische Frau, unerreichbar und doch erobert, ja «Körper gewordenes Licht». Aber wieso war die Berggruppe Eiger, Mönch und Jungfrau so wichtig? Es gibt ja noch höhere Berge in den Alpen, auch in der Nähe der Jungfrau. Die Antwort: weil sie im Berner Oberland schon von Weitem sichtbar ist und deswegen im beginnenden Tourismus, in den Phantasien der Menschen bzw. Künstler eine zentrale Rolle spielte. Die Jung-

frau war lange der berühmteste Berg der Schweiz und wurde darin erst 1865 vom Matterhorn ideell überflügelt.

Begeisterung und Widerstand

In der Region Interlaken/Grindelwald sah man die Vorteile einer Jungfraubahn wie den Effekt des Eiffelturms für Paris: Reisende mit einem technischen Wunder anlocken. Tatsächlich stammte ein Projekt einer Jungfraubahn von 1889 vom Elsässer Ingenieur Maurice Köchlin, der wesentlich am Eiffelturm mitgearbeitet hatte. Die anderen Projekte kamen von Alexander Trautweiler, Ingenieur bei der Brünigbahn, und Eduard Locher, Erbauer der Pilatusbahn. Ihre Projekte bestanden aus Dampfzahnrad-, Seil- und pneumatischen Bahnen (Druckluftantrieb). Man befürchtete aber auch, Bergführer und Träger kämen um ihren Verdienst. Eine deutsche Zeitung schrieb 1889 in Reaktion auf die Projekte Köchlin und Trautweiler, so werde die Jungfrau, die Königin der Berge, zur «Demoiselle» gemacht, die Alpen würden entweiht.

Auch der SAC befürchtete 1889 einen «Tummelplatz fremder Geldanlagen» und eine «Verwüstung unserer schönsten Gebirgsgegenden», gleichzeitig stellte er aber fest, dass es ja auch sein Ziel sei, den Zugang zur Bergwelt zu schaffen. Mit der Realisierung des Projekts von Guyer-Zeller ab 1896 profitierten indessen alle: Die Bodenpreise stiegen, neue Arbeitsplätze entstanden, aus Führern und Trägern wurden Wirte und Hoteliers. Die Gemeinde Grindelwald verlangte sogar mit Zustimmung des Berner Regierungsrats, dass die Jungfraubahn-Station Eigerwand in «Grindelwaldblick» umbenannt werden sollte. Erst der Bundesrat lehnte das Ansinnen als unangebrachte Reklame ab.



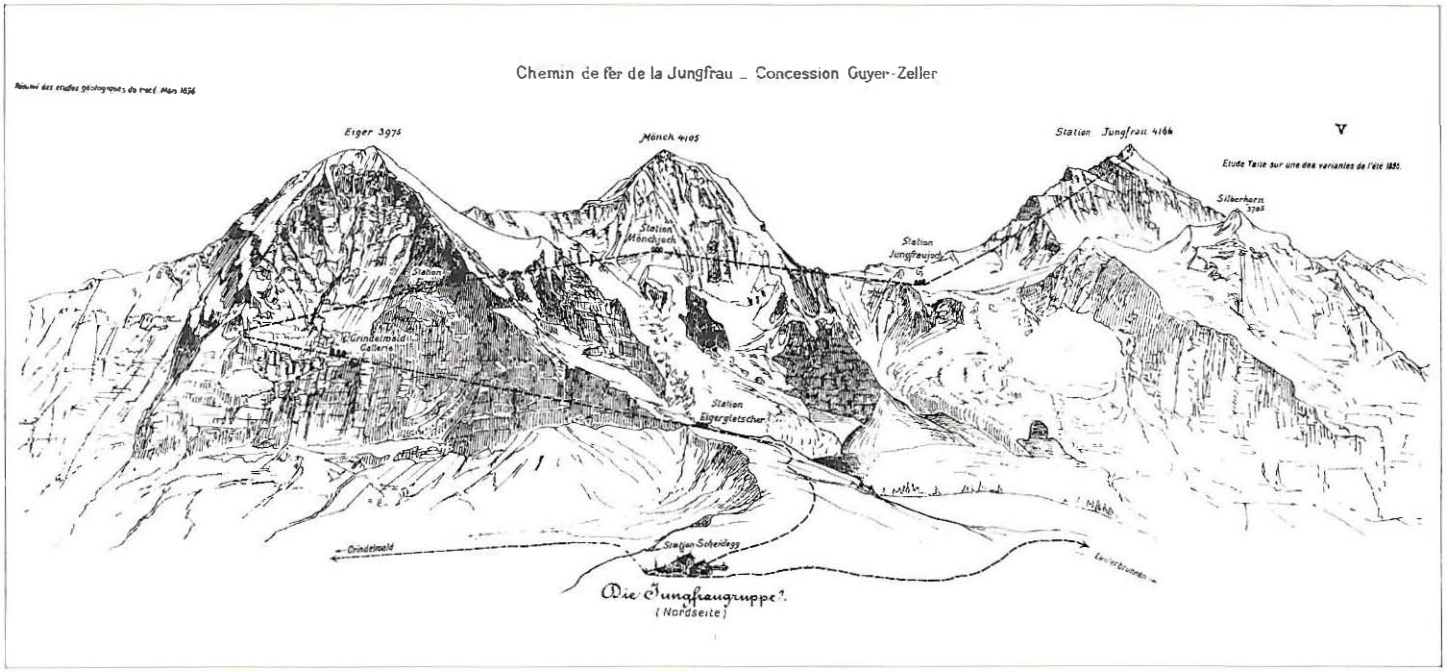
«Geburtsurkunde» der Jungfraubahn: erste Skizze des Verlaufs und der Besonderheiten der Jungfraubahn von 1893 – Guyer-Zellers Erfolgsplan schlechthin. (Archiv der Jungfraubahn)

Wettlauf der Bahnprojekte

1891 erhielt Köchlin vom Bundesrat die Konzession für den Bau einer Jungfraubahn von Lauterbrunnen aus. Aber selbst Köchlin, Trautweiler und Locher gemeinsam konnten – auch wegen Gutachten über gesundheitliche Bedenken – bis zum Ablauf der Frist 1893 den Finanznachweis und die Detailpläne nicht erbringen. 1892 erhielten Emil Strub und Hans Studer, beide von der Berner-Oberland-Bahn, vom Bundesrat die Konzession für eine Eigerbahn von der Kleinen Scheidegg aus. Guyer-Zeller machte Stimmung gegen die ersten drei Projekte mit dem Spruch: «Wo Locher locht und Köchlin kocht, da ist nicht traut zu weilen!» Die Eigerbahn-Konzessionäre entschädigte er finanziell für einen Verzicht zugunsten seines Projekts.

Das Projekt von Guyer-Zeller von 1893 führte von der Kleinen Scheidegg aus durch den Eiger und Mönch zur Station Aletsch-Guggi (Jungfraujoch) und von da in einer Spirale bis zur Jungfrau, wobei die letzten 65 Meter in einem Aufzug zu bewältigen waren. Damit übernahm er von Köchlin, Trautweiler und Locher die Grundidee einer Bahn auf die Jungfrau sowie von Strub und Studer den Ausgangspunkt Kleine Scheidegg und die anfängliche Linienführung. Neu hingegen war die Antriebskraft Elektrizität. 1893 waren von den 3495 Kilometern Schweizer Bahnen erst 11, d. h. 0,3 Prozent elektrifiziert! Nur die elektrische Zahnradbahn von 1892 auf den Salève bei Genf kannte dieses System.

Guyer-Zeller erhielt 1894 die Konzession. Derselbe Medizinprofessor, welcher 1892 das Köchlin-



Plan der Linienführung der Jungfraubahn, 1894. (Jungfraubahn)

Projekt mit einer negativen gesundheitlichen Prognose mit verhindert hatte, bescheinigte dem Projekt von Guyer-Zeller nun Unbedenklichkeit – wahrscheinlich, weil er laut abgeänderten Vorschriften nur noch Studien durchführen musste und keine Versuche mehr mit gesundheitlich schwachen Menschen. Mancher Gegner des Projekts war nach einem persönlichen Gespräch mit Guyer-Zeller glühender Befürworter. In einer Abwandlung des bekannten Italien-Gedichts von Goethe wurde 1894 für die Jungfraubahn geworben, z. B. mit den Zeilen «Und Kondukteure flöten süss dich an: Einsteigen, if you please, zur Jungfraubahn!» Baubeginn war 1896.

Wie löste Guyer-Zeller die vielen, im Detail noch ungelösten technischen Fragen? Er gründete 1895 eine wissenschaftliche Kommission, welche die Linienführung noch etwas anpasste und einen internationalen Wettbewerb für den Bau und den Betrieb der Jungfraubahn organisierte und bewertete. Die Preissumme von 30000 Franken führte zu 48 eingereichten Vorschlägen, wovon das neue Zahnstangenmodell von Emil Strub den ersten Preis gewann. Die Kommission, welche bis 1897 bestand, entschied unter der Leitung von Guyer-Zeller in harten Diskussionen auch den Bau von Wasserkraftwerken an der schwarzen und weissen Lütschine, um den Bau und Betrieb der Bahn sowie Einnahmen durch Stromverkauf zu ermöglichen. Darüber hinaus organisierte sie Landkäufe und die Verpfändung der Eisenbahnstrecke zu Finanzierungszwecken. Guyer-Zeller vertrat mit Feuer seine Positionen, welche die Bahn touristisch möglichst attraktiv und besser als alle anderen Bergbahnprojekte machen wollten, konnte aber auch einlenken, wenn finanzielle oder organisatorische Gründe vorlagen.

Finanzierung

Die Finanzierung von Bahnprojekten hatte einen grundsätzlichen Nachteil: Es brauchte anfangs viel Kapital und dauerte Jahre, bis sich der erste Gewinn für die Investoren einstellte. Guyer-Zeller wollte deshalb die Finanzierung etappieren und aus dem Betrieb der einzelnen Teiletappen während des Baus schon Gewinn ziehen. Bis 1907, also noch über den Tod von Guyer-Zeller 1899 hinaus, blieb die 1898 gegründete Jungfraubahn-Aktiengesellschaft eine reine Familiengesellschaft, welche von ihm und seiner engeren Verwandtschaft finanziert wurde. Die Banken im In- und Ausland schätzten das Risiko der Jungfraubahn als sehr hoch ein und wollten auch nicht Teilhaber einer Gesellschaft werden, dessen Präsident bei der Machtübernahme in der Nordostbahn 1894 bewiesen hatte, dass er mit Mitaktionären und Verwaltungsräten sehr ruppig umgehen konnte.

Zusätzlich waren die internationalen Finanzmärkte um die Jahrhundertwende verunsichert durch den Spanisch-Amerikanischen Krieg, den Boxeraufstand in China und den Burenkrieg in Südafrika. Auch eine gross angelegte Werbeaktion bei der Eröffnung der ersten Teilstrecke Kleine Scheidegg–Eigergletscher am 19. September 1898 brachte trotz 26 gehaltenen Reden, u. a. eine Bergpredigt von Pfarrer Gottfried Strasser, keine Geldgeber. Die weitere Finanzierung der Jungfraubahn garantierte ab 1899 die Guyer-Zeller-Bank, welche Guyer-Zeller 1894 zur Finanzierung seiner auf Kredit erworbenen Schweizer Eisenbahnaktien gegründet hatte. Damit besass sie viel Einfluss auf das weitere Schicksal der Jungfraubahn und spielte mehr als einmal den Retter in der finanziellen Not. Auch liessen sich nun verschiedene weitere Geldgeber finden, welche den Bau bis 1912 vorwiegend mit Obligationen ermöglichten. Vor allem seit 1904 bewies der wachsende Publikumsverkehr, dass die Jungfraubahn ein lohnendes Projekt war. Guyer-Zeller hatte also mit seiner Gesamtidee doch recht gehabt!

Organisation des Baus

Die Jungfraubahn baute anfänglich in Eigenregie, weil dies günstiger war, später vergab sie auch Tunnelarbeiten an Bauunternehmungen. Guyer-Zellers Schwiegersohn Ludwig Rudolf von Salis und sein Neffe Edmund von Hegner sowie sein Sohn Rudolf Guyer führten bis 1905 die Bahn als Verwaltungsrat, anschliessend kamen Bankenvertreter hinzu. Die Direktion bildeten ab 1905 von Salis, von Hegner und der Betriebsdirektor Karl Liechti,

Guyer-Zeller als Visionär mit Fernrohr und Sohn Gebhard Guyer, undatiert. (Privatarchiv W. Wahl-Guyer)

Ballonfahrt über die Jungfrau

In Fortführung der familiären Tradition von technischer Innovation und Rekorden wollte der jüngere Sohn von Guyer-Zeller, Adolf Gebhard Guyer (1880–1960), der Erste sein, welcher die Alpen von der Nordseite über das Berner Oberland und die Walliser Alpen bis Italien in einem Ballon überquerte. Am 29. Juni 1908 gelang ihm dies unter der Leitung des Ballonfahrers Victor de Beauclair zusammen mit Guyers Frau Marie und Konrad Falke. In 21 Stunden trieb der Ballon Cognac von der Station Eigergletscher aus über die Jungfrau und den Aletschgletscher über Brig bis nach Gignese oberhalb Stresa am Lago Maggiore. Dabei machte er auch Fotos, ganz in der Tradition von Eduard Spelterini (1852–1931), Ballonfahrer und Pionier von Luftaufnahmen, der 1898 weiter südlich von Sitten aus erstmals die Alpen in einem Ballon nach Frankreich überquerte. Der Ballonflug galt damals noch als zukunftsträchtiger als der Motorflug.

Gebhard Guyer als Ballonfahrer, links Victor de Beauclair, rechts Guyers Frau Marie, undatiertes Bild. (Privatarchiv W. Wahl-Guyer)

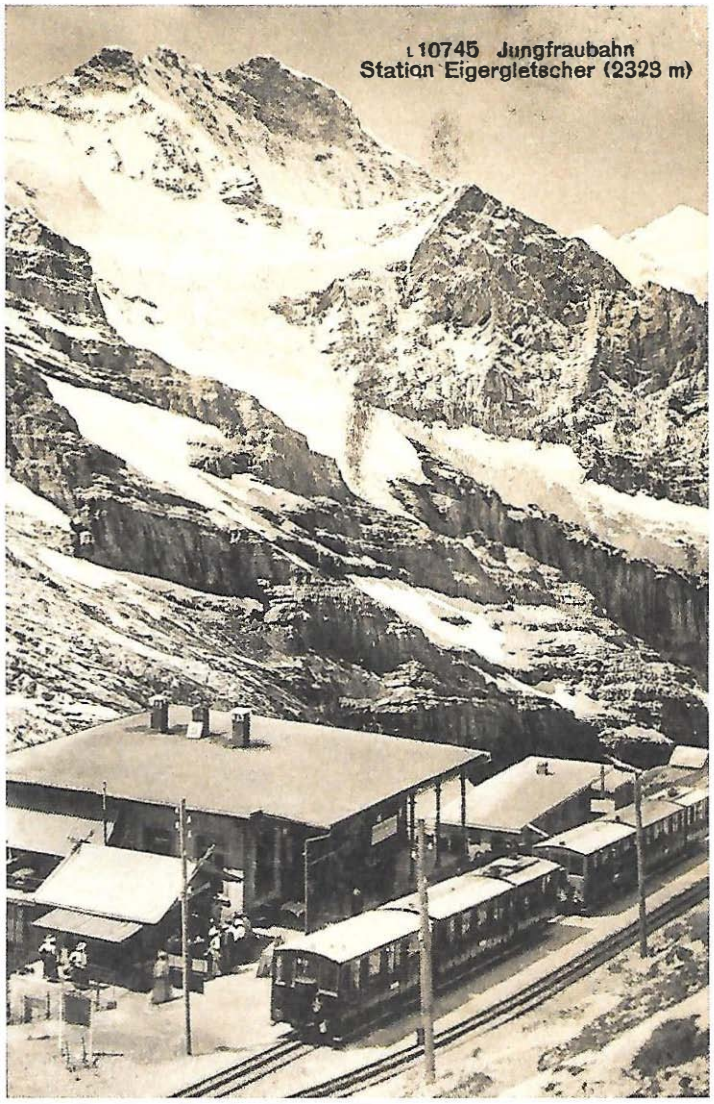
Adolf Guyer-Zeller (1839–1899), Porträt aus dem Jahr 1894. (Privatarchiv W. Wahl-Guyer)

Chronik der Jungfraubahn

1893 Guyer-Zellers erster Plan der Jungfraubahn, **1894** Konzessionserteilung, **1896** Baubeginn, **1898** Eröffnung der ersten Teilstrecke Kleine Scheidegg–Eigergletscher, **1903** Eröffnung der Station Eigerwand, **1905** Eröffnung der Station Eismeer, **1912** Eröffnung der Bahn bis zur Station Jungfraujoch, **1930** Eröffnung der Forschungsstation, **1937** Eröffnung des Sphinx-Observatoriums, **1944** Zusammenschluss der Bahnen der Jungfrau-Region in einer Direktionsgemeinschaft mit Sitz in Interlaken, **1955** erste reine Triebwagenzüge, **1972** Berghaus und Touristenhaus brennen nieder, **1987** 75-Jahr-Feier der Station Jungfraujoch, Einweihung des neuen Berghauses «Top of Europe», **1991** Inbetriebnahme erweiterter Stationsanlagen auf dem Jungfraujoch, **1996** Einweihung der neue Sphinx: Doppelliftanlage zum zweigeschossigen Wintergarten und zur Aussichtsterrasse im Freien, erweiterte Forschungsstation, **2012** Eröffnung des Erlebnisstollens «Alpine Sensation».

welcher den Bau und die Bahn gesamthaft leitete. Daneben brauchte es in einer strengen Hierarchie einen Bauleiter, Elektroingenieur, Schneeschmelzer, Köche, Monteure, Bäcker, Mechaniker, Maler, Maschinisten, Schmiede, Zimmerleute, Magaziner, Bauschreiber, Aufseher, Vorarbeiter und eigentliche Bauarbeiter (Feuerwerker, Mineure, Handlanger bzw. Schutterer). Gesprengt wurde meist mit Dynamit, gebohrt mit elektrischen Bohrmaschinen. Im Tunnel wurde in drei achtstündigen Schichten gearbeitet, gleich wie im Gotthard, Simplon und Lötschberg. Die Arbeit ruhte auch am Sonntag nicht; wenige Feiertage gab es, aber Ferien nicht: Die vorwiegend italienischen Bauarbeiter wollten in kurzer Zeit möglichst viel arbeiten und verdienen und verliessen dann die Baustelle wieder. Föhnstürme, Stromunterbrüche wegen Wassermangel, streckenweise härteres Gestein als Kalk, starker Schneefall und Temperaturunterschiede zwischen –15 Grad im Schatten und +44 Grad an der Sonne erschwerten die Arbeit. Dazu kamen Unfälle, davon 30 tödlich (v. a. durch Dynamitexplosionen), Explosionen des Dynamitlagers (diejenige von 1908 war bis in den Schwarzwald zu

Arbeiter mit Hammer und Bohrmaschine im Ausbruch der Station Eismeer 1903. (Jungfraubahn)



Station Eigergletscher der Jungfraubahn mit Jungfrau, undatierte Postkarte. (Privatarchiv W. Wahl-Guyer)

Die Jungfrau als Männertraum, Postkarte von ca. 1900. (Touristikmuseum Interlaken)

hören) und Streiks, von häufigen Finanzierungsschwierigkeiten nicht zu sprechen.

Leicht fiel den Hinterbliebenen der Familie nach dem Tod Guyer-Zellers die Weiterführung des ehrgeizigen Projektes und aller anderen Geschäfte nicht. So schrieb Edmund Hegner in einem Brief an L. R. v. Salis: «Was nebst der ganz bedrückenden Vielseitigkeit der Geschäfte dazu noch ermüdet & deprimiert, ist der ewige Kampf nach Geldmitteln, um den immer neuen Anforderungen stets gerecht werden zu können (...) dazu jeden Abend, wenn man zurück ist, hat man das Gefühl, wieder ein Tag Arbeit & kein Ziel erreicht, wenigstens wie so manchmal schon; das ist für einen Kaufmannsschädel, der solchen Transaktionen bis anhin fern stand, besonders peinlich & deprimierend.» Umso höher ist der spätere Erfolg zu werten.

Wer waren die Arbeiter?

Das Betriebspersonal der Bahn, welches seit 1898 ja schon Teilstrecken befuhr, bestand aus Einheimischen. Die durchschnittlich 150 Bauarbeiter kamen, wie bei allen anderen Tunnelbauprojekten, meist aus Italien. Schweizer wollten diese anstrengende und schmutzige Arbeit nicht leisten, und Italiener waren kräftig, konnten rasch arbeiten, ertrugen Hitze leicht, galten als genügsam, überstundenbereit und lohnmässig bescheiden. Sie wollten z. B. bei den Essenskosten sparen und möglichst viel Geld nach Hause schicken, da sie dort höchstens die Hälfte des Schweizer Lohns verdienten. In 16 Jahren streikten sie sechsmal – teilweise erfolgreich, z. B. wenn die Lebensmittelpreise oder Krankenkassenprämien ihrer Ansicht nach zu hoch waren. Oder weil neue Bohrhämmer nicht nur zu mehr Staub und rascher Ermüdung, sondern – in der Leistengegend angesetzt – zu fortgesetzten Ejakulationen und Schwächung der Arbeiter führten. Medizinische Untersuchungen bestätigten diesen Zusammenhang, und die Bohrer wurden gewechselt. Die Streiks dauerten nie lange (maximal 4 Tage) und waren nicht gewerkschaftlich organisiert, da die Wanderarbeiter oft die Stelle wechselten und am Eigergletscher sozial und örtlich isoliert waren. Diese hohe Fluktuation führte aber auch zu unerfahrenem Personal und damit häufig zu Unfällen.

Die Arbeit an der Bahn war stark ökonomisiert. Das Lohnsystem sah zwar relativ hohe Löhne vor, aber auch hohe Abzüge sowie Prämien nur für unrealistisch hohe Baufortschritte. Gespart wurde auch bei den Unterkünften, wo sich bald drei Arbeiter ein Bett in Schichten teilen mussten, die hygienischen Verhältnisse sehr schlecht waren und im Winter bei Wasser- und Strommangel den Arbeitern teilweise der Heizstrom abgestellt wurde. Ausserdem liess die Ernährung der Bauarbeiter zu wünschen übrig. Der rasche Wechsel der Arbeiter – täglich kamen teilweise andere zur Arbeit! – im Taglohn war gewünscht, um auf unterschiedlichen Arbeitsanfall schnell reagieren zu können. Die Gesundheits- und Unfallrisiken wurden anfangs zu wenig beachtet: Ein Bahnarzt fehlte meist, sodass die Arbeiter nur mit Verzögerung medizinisch versorgt werden konnten, und erst 1905 unternahm die Jungfraubahn auf gesetzlichen Druck hin Massnahmen, welche die Unfallgefahr durch neuen Sprengstoff, elektrische Zündung und ein sichereres Sprengstofflager verminderten. Strenge Rentabilitätsüberlegungen waren damals im Eisenbahnbau üblich.

Erfolgsfaktoren

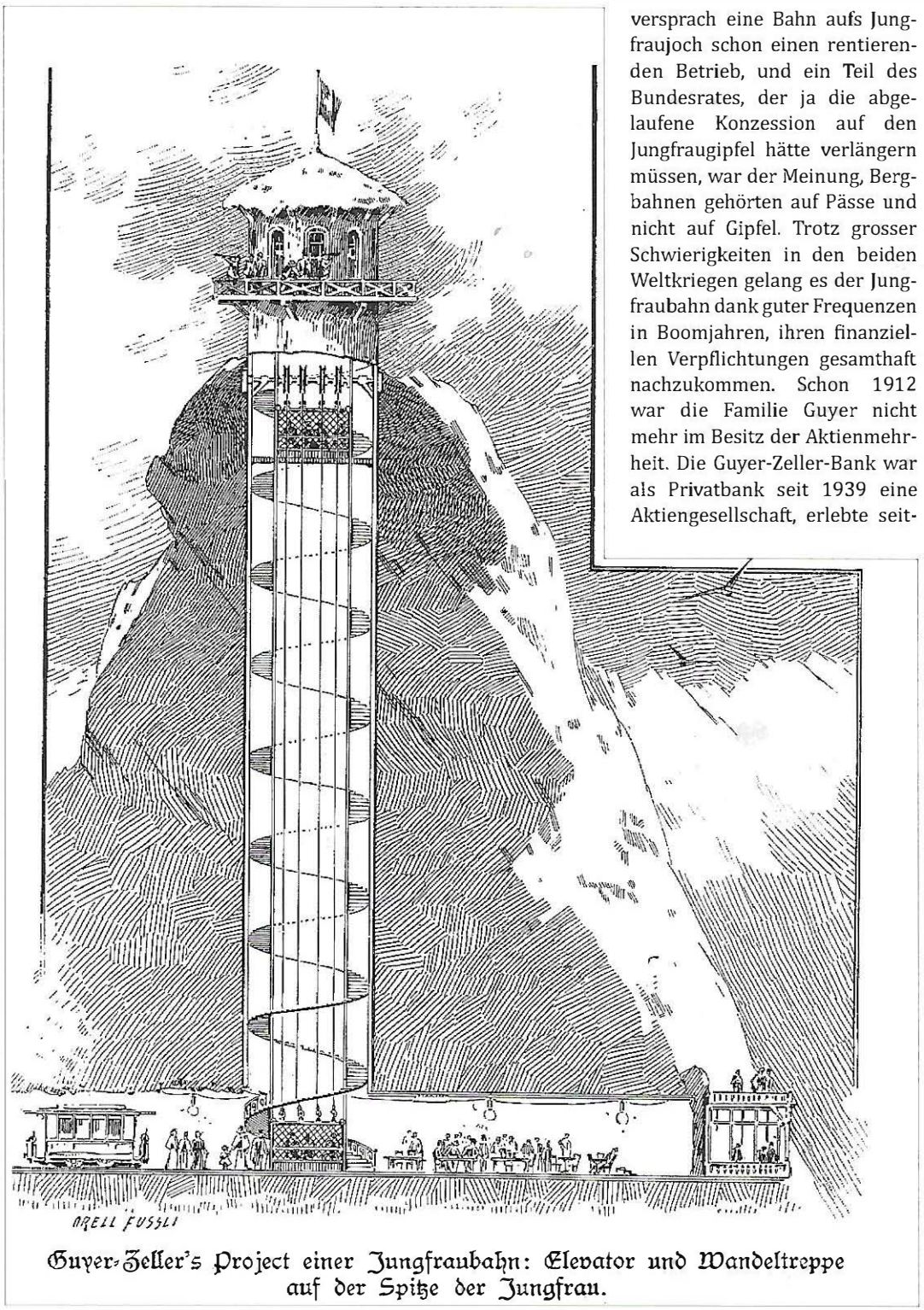
Die weisse Kohle – Elektrizität – machte den Bau in der Höhe zwischen 2000 und 3500 Metern erst möglich. Der Bau von zwei Wasserkraftwerken (Lauterbrunnen 1897 und Burglauenen 1908) erlaubte nicht nur den profitablen Verkauf von Strom in der Region, sondern diente auch dem Bahnbetrieb selbst, denn Dampflokomotiven waren in dieser Höhe und in reinen Tunnels ungeeignet. Strom trieb auch die Bohrmaschinen an, die Beleuchtung und die Ventilation im Tunnel sowie die Heizung, und er schmolz Schnee zur Wassergewinnung im Winter. Weitere technische Innovationen wurden

Guyer-Zeller 1897 in der Druckleitung des bahneigenen Kraftwerks Lauterbrunnen. (Jungfraubahn)

erstmals eingesetzt oder für die Jungfraubahn erst entwickelt: Ein neues Zahnradsystem erlaubte mehr Steigungen und verbilligte den Bau, ein Triebwagenkonzept (Rowan) machte einen Lokomotivwechsel unnötig (analog S-Bahnen heute!), neue Bohrmaschinen brachten mehr Leistung, und neue Dynamitarten blieben in der Kälte länger funktionstüchtig.

Persönliche Eigenschaften von Adolf Guyer-Zeller gaben den Ausschlag. Er war ein Visionär und Innovator, der mit unerschütterlichem Optimismus an seine Ideen glaubte, sich selbst ein Top-Denkmal setzen wollte und gleichzeitig Machbarkeitsspezialist war. Oder überspitzt gesagt: Der Bau war nur möglich, weil Guyer-Zeller nicht wusste, dass er eigentlich unmöglich war. Er war kein gelernter Ingenieur und berechnete die Kosten zu niedrig und die Bauzeit zu kurz. Der Bau kostete 16 statt 8 Millionen Franken und dauerte 16 statt 4 Jahre. Mit einer realistischen Schätzung wäre aber kein Geldgeber zu finden gewesen. Auch Guyer-Zellers Nachfolger und Erben hielten sehr lange an den falschen Berechnungen fest. Allerdings waren im Tunnelbau massive Kostenüberschreitungen schon immer der Normalfall. Entscheidend für den Erfolg eines Bergbahnprojekts war damals die richtige Einschätzung des erwartbaren Verkehrs, des Ausgangspunkts und der Linienwahl. Die letzten beiden erwiesen sich im Grossen und Ganzen als richtig; der spätere Verkehr übertraf die Schätzung sogar um ein Vielfaches. Die projektierte Frequenz betrug 17 000 Personen, wurde aber schon im zweiten Betriebsjahr 1899 um das Doppelte übertroffen. Heute besuchen ca. 700000 Personen pro Jahr das Jungfraujoch, 1990 waren es über eine Million!

Angeführt von seinem unzerstörbaren Optimismus, lösten Guyer-Zeller und seine Nachfolger alle anstehenden Probleme juristischer, technischer, finanzieller und personeller Art fortlaufend. Auch dass sein damaliger schlechter Ruf bei den Banken eine Fremdfinanzierung zu seinen Lebzeiten verhinderte, förderte den Bau der Jungfraubahn eher. So wollte Guyer-Zeller allen zeigen, dass der Bau dieser Bahn eben doch möglich war – wenn nötig mit eigenen Mitteln. Seine Erben bauten nicht nur an seinem Vermächtnis weiter, sondern sahen nach seinem Tod 1899 (er arbeitete damals gleichzeitig für vier Bahnen: Nordostbahn, Jungfraubahn, Engadin-Orient-Bahn und Uerikon-Bauma-Bahn!) keine Alternative als den vorläufigen Weiterbau. Familiäre Verflechtungen zwischen der Führung der Jungfraubahn, der Guyer-Zeller-Bank und der Wengernalp-Bahn kamen dem Projekt zugute. Ausserdem hatte der begeisterte Bergwanderer Guyer-Zeller, der die SAC-Sektion Bachtel mitgründete, ein anderes Wirkungsfeld gesucht als Zürich. Dort war er bei der Nordostbahn an seine Wirkungsgrenzen gestossen und wurde in einem Streit um ein Grundstück für den Bau der reformierten Kirche Zürich-Enge gar enteignet. So bot sich die Jungfrauregion mit ihrem ganzen Potenzial geradezu für eine Krönung seines Lebenswerks an.



Der geplante Lift auf den Jungfraugipfel, der nie realisiert wurde. (Jungfraubahn)

Jungfraubahn bis heute

Am 1. August 1912 wurde die Jungfraubahn feierlich eröffnet. Wieso aber wurde sie nicht bis zum Gipfel gebaut? Aus finanziellen Gründen und wegen des Ersten Weltkrieges. Ausserdem versprach eine Bahn aufs Jungfraujoch schon einen rentierenden Betrieb, und ein Teil des Bundesrates, der ja die abgelaufene Konzession auf den Jungfraugipfel hätte verlängern müssen, war der Meinung, Bergbahnen gehörten auf Pässe und nicht auf Gipfel. Trotz grosser Schwierigkeiten in den beiden Weltkriegen gelang es der Jungfraubahn dank guter Frequenzen in Boomjahren, ihren finanziellen Verpflichtungen gesamthaft nachzukommen. Schon 1912 war die Familie Guyer nicht mehr im Besitz der Aktienmehrheit. Die Guyer-Zeller-Bank war als Privatbank seit 1939 eine Aktiengesellschaft, erlebte seither verschiedene Fusionen mit anderen Banken und existiert seit 2009 unter diesem Namen nicht mehr, sondern ist nun ein Teil des englischen Bankenkonzerns HSBC.

Im Laufe der Jahrzehnte verbesserte die Jungfraubahn als höchstgelegene Zahnradbahn Europas in einer krisenanfälligen Branche ihr Angebot, ihre Ertragslage und Stabilität durch weitere Innovationen, konsequentes Marketing auch im Ausland (v. a. in Asien) und Betriebsübernahmen im Wintersportgebiet der Jungfrauregion. Der Gewinn der Jungfraubahn Holding AG besteht heu-

Die Jungfraubahn heute. (Jungfraubahn)

te grob zu zwei Dritteln aus den Ergebnissen der Besuche des Jungfraujochs, «Top of Europe», und zu einem Drittel aus dem Ertrag von Wintersportangeboten. So können saisonale Einflüsse vermindert werden. Die Haltestellen der Bahn sind seit deren Bestehen immer auch Ausgangspunkte für Hochgebirgstouren.

Auch für die Wissenschaft hatte Guyer-Zeller schon 1896 ein offenes Ohr, indem er ein Observatorium errichten wollte. Erst 1930 aber wurde eine Forschungsstation eröffnet, 1937 dann ein Observatorium auf dem Sphinx-Felsen. 1972 brannten das Berghaus und das Touristenhaus nieder; sie wurden 1987 aber durch das moderne Berghaus «Top of Europe» ersetzt. 1996 wurde die neue Sphinx eingeweiht, welche nun eine Doppelliftanlage zum zweigeschossigen Wintergarten und zur Aussichtsterrasse im Freien aufweist. Auch die Forschungsstation wurde erweitert.

Im Jubiläumsjahr 2012 eröffnete die Jungfraubahn auf dem Jungfraujoch die «Alpine Sensation», einen 250 Meter langen Erlebnisstollen. In diesem werden die touristische Entwicklung in den Alpen und die Geschichte der Jungfraubahn kunstvoll inszeniert. Ausserdem liess der Zürcher Lichtkünstler Gerry Hofstetter die Jungfrau in ungewohnten Farben erstrahlen: Die Jungfrau-Nordwand zeigte abends unter anderem ein riesiges Schweizer Kreuz bzw. Guyer-Zeller selbst, die Jungfrauregion zu seinen Füssen. Das hätte ihm gefallen ...

Ausstellung

Die Museumsspinnerei Neuthal zeigt seit August 2012 bis auf Weiteres die Ausstellung «100 Jahre Jungfraubahn: Wissenswertes – Fakten – Hintergründe».

Die Jungfrauregion mit Eiger, Mönch und Jungfrau. (Jungfraubahn)

Quellen

www.jungfrau.ch

www.museums-spinnerei.ch

www.neuthal-industriekultur.ch/100-Jahre-Jungfraubahn/info.htm

Jungfraubahn Holding AG: Halbjahresbericht 2012.

Patrick Moser: «So wird die Jungfrau zur Demoiselle gemacht.» Projektierung und Bau der Jungfraubahn. Zürich: Chronos 1997.

Doris Müller-Füglistaler: Adolf Guyer-Zeller. «Amerikanismus» in der Schweiz? Entfaltung und Grenzen eines Eisenbahnunternehmers. Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich, Bd. 59. Zürich 1992.

Wolfgang Wahl-Guyer: Adolf Guyer-Zeller in Selbstzeugnissen. Sehen und Sehnen in Reisetagebüchern und Briefen. Zürich: Chronos 2002.

Daniel Anker (Hrsg.): Jungfrau. Zauberberg der Männer. Zürich: AS Verlag 1996.

Der Autor

Wolfgang Wahl-Guyer ist Historiker, Mediothekar und Dozent. Er betreut ein Familienarchiv zur Familie Guyer, forscht und publiziert seit längerer Zeit zu Adolf Guyer-Zeller und hat bereits mehrere «Heimatspiegel» zu Guyer-Zeller verfasst.