

Eisenbahn JOURNAL

B 30873 E • ISBN 3-89610-089-0

Deutschland € 12,50

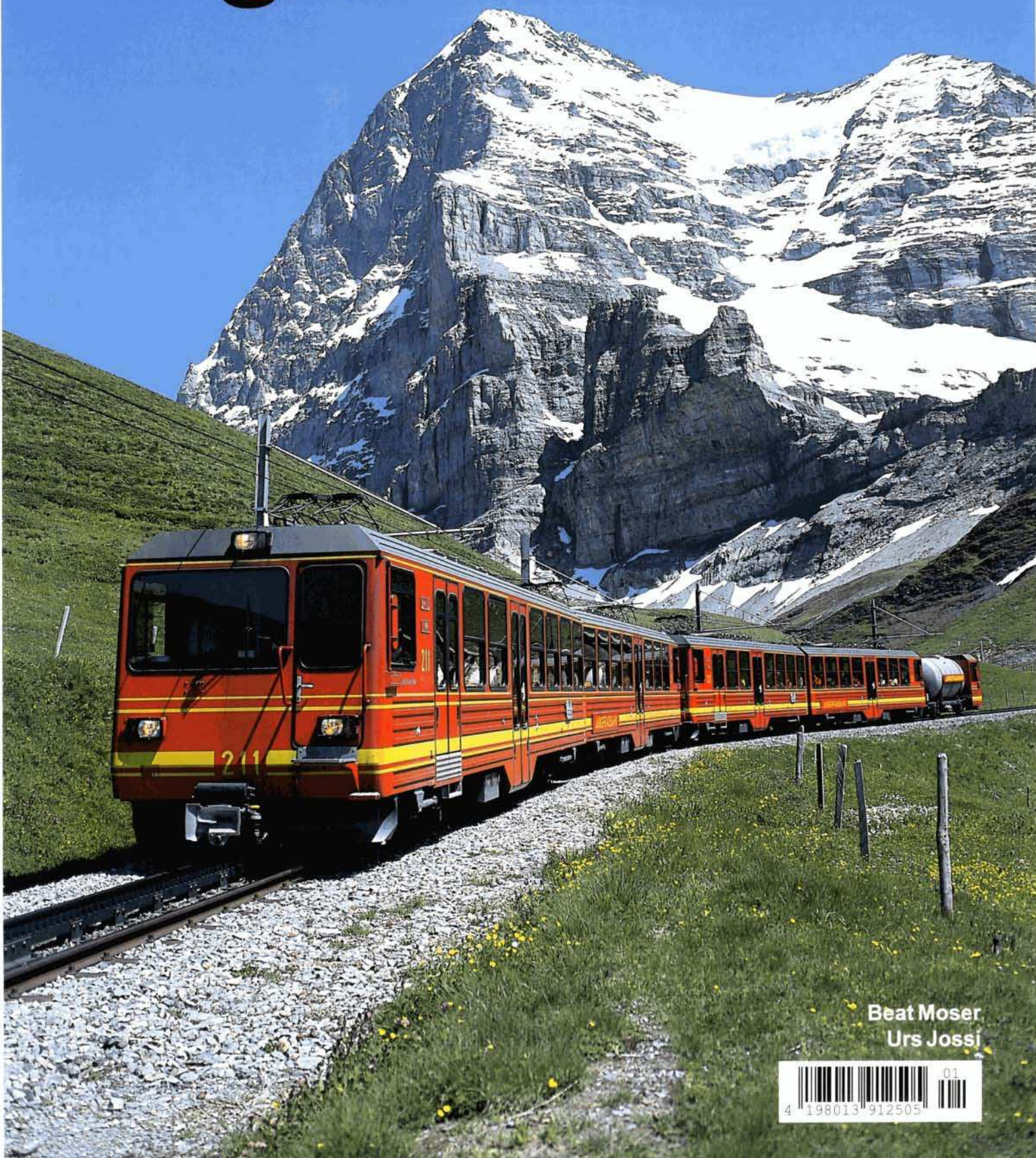
Österreich € 14,20 Italien € 16,50

Niederlande € 13,90 Schweiz sfr 24,50

Luxemburg € 14,80

**Special-
Ausgabe
1/2002**

Jungfraubahnen



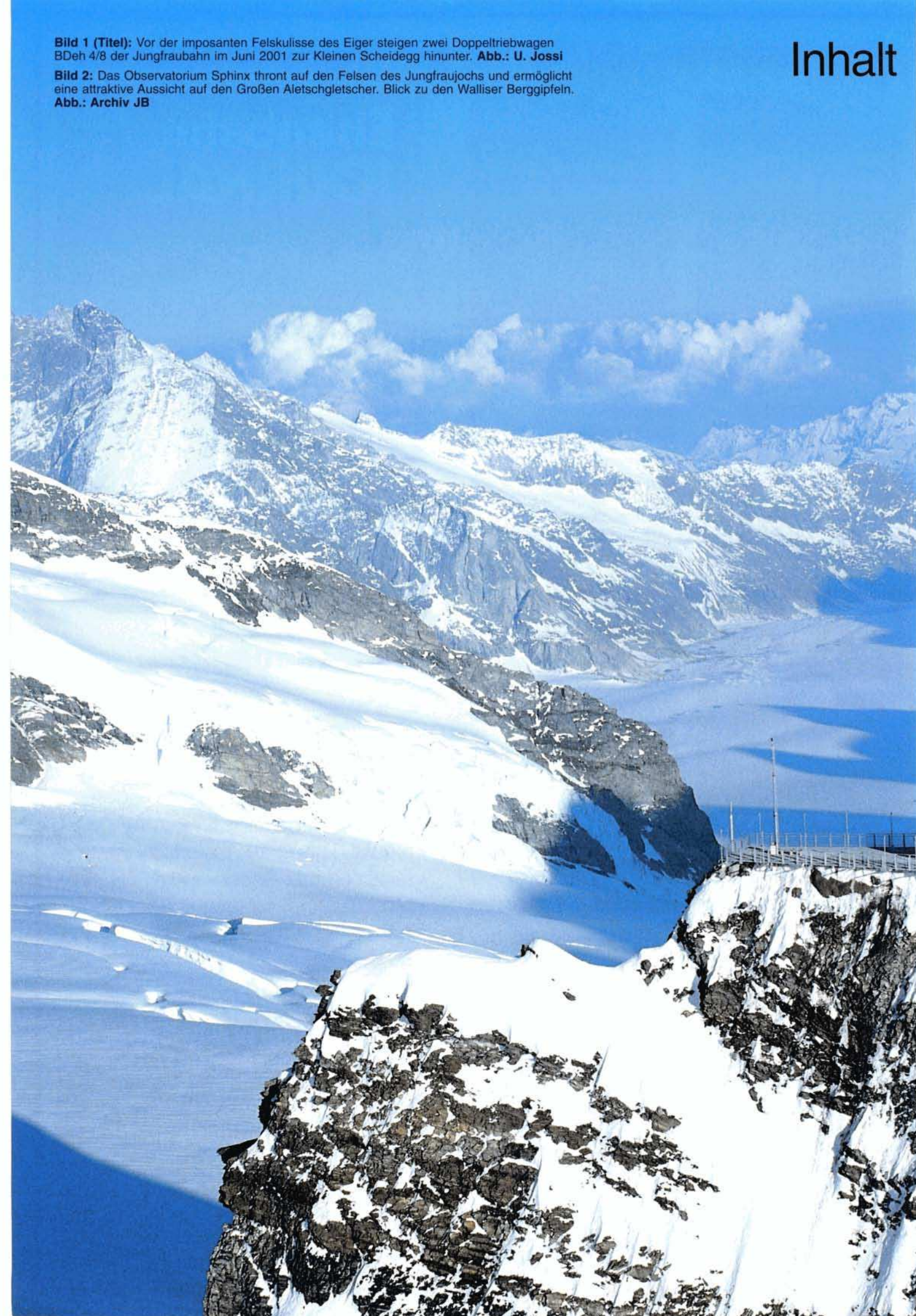
Beat Moser
Urs Jossi



Bild 1 (Titel): Vor der imposanten Felskulisse des Eiger steigen zwei Doppeltriebwagen BDeh 4/8 der Jungfraubahn im Juni 2001 zur Kleinen Scheidegg hinunter. **Abb.: U. Jossi**

Bild 2: Das Observatorium Sphinx thront auf den Felsen des Jungfrauochs und ermöglicht eine attraktive Aussicht auf den Großen Aletschgletscher. Blick zu den Walliser Berggipfeln. **Abb.: Archiv JB**

Inhalt



Grußwort	6	Die Jungfraubahn	72
Einleitung: Reiseziel Jungfrau-Region	8	<i>Adolf Guyer-Zeller – Erbauer der Jungfraubahn</i>	84
Interlaken – Zugang zur Jungfrau-Region	10	Die Triebfahrzeuge	86
Die Berner Oberland-Bahnen	12	Impressum	92
<i>Neues Zahnstangensystem bei BOB, SPB und WAB</i>	22	Tipps zur Reisevorbereitung und Souvenirs	94
Die Schynige Platte-Bahn	30		
Die Bergbahn Lauterbrunnen–Mürren	40	<i>Auf den Seiten 47 bis 54 finden Sie die Bestellkarten; diese können entnommen werden.</i>	
Die Wengernalpbahn	46		
<i>Wengen – Bahn statt Auto</i>	60		
<i>Modernisierung der Strecke Grindelwald–Kleine Scheidegg</i>	68		



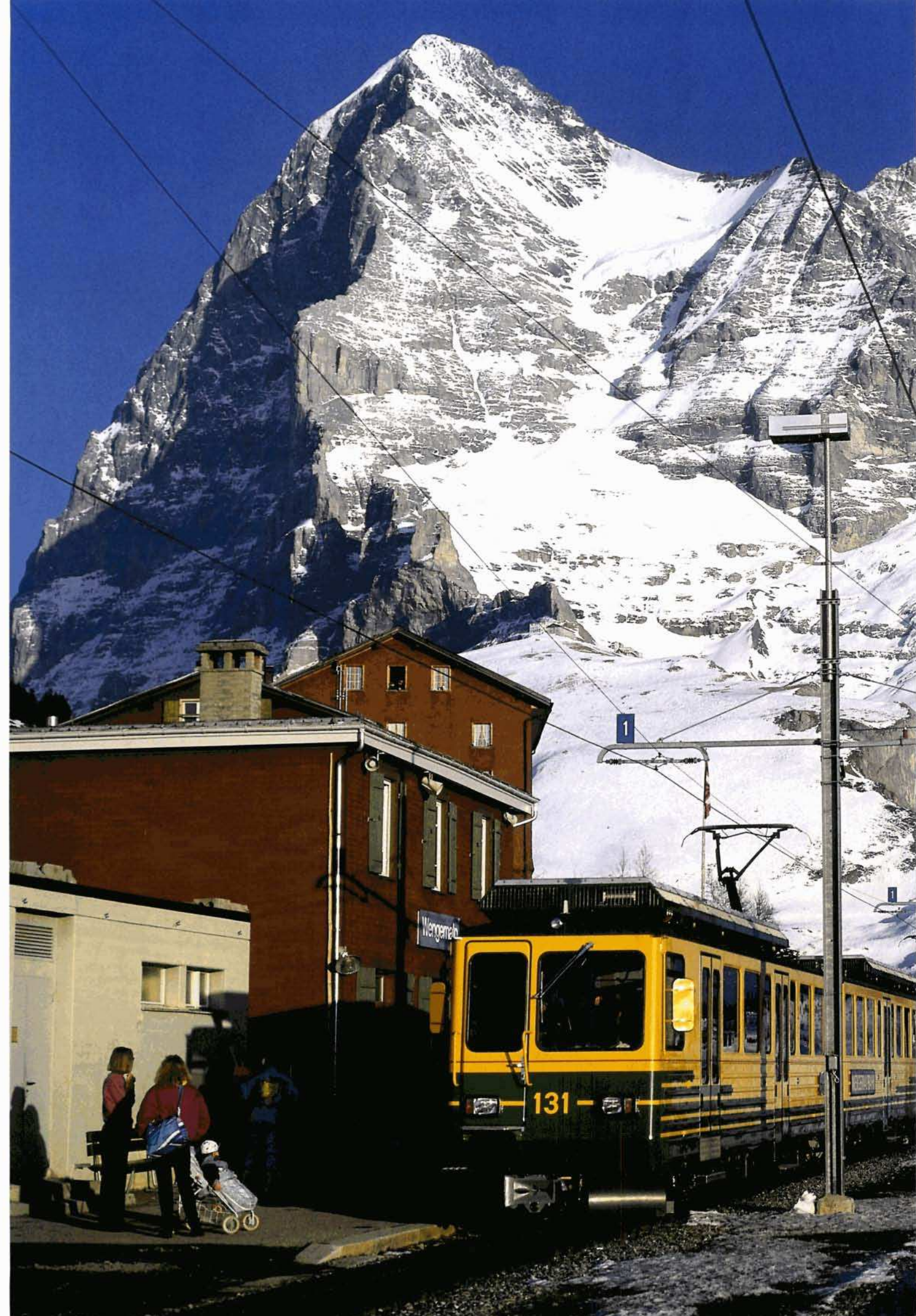




Bild 3: Bei der Kreuzungsstelle Wengernalp bietet sich dem Reisenden ein beeindruckender Blick auf den Eiger mit seiner Nordwand (linke Flanke).
Abb.: Th. Küstner

Abb. 4: privat



Grußwort

Liebe Leserinnen und Leser!

Unter der Bezeichnung „Jungfraubahnen“ stehen die Tochtergesellschaften der Jungfraubahn Holding AG (JBH) und die Berner Oberland Bahnen AG (BOB) unter gemeinsamer Leitung. Alle Gesellschaften werden durch die Jungfraubahnen Management AG, zu zwei Dritteln im Besitz der JBH und zu einem Drittel im Besitz der BOB, gestützt auf Managementverträge, geführt.

Die Zusammenarbeit der einzelnen Bahnen geht zurück bis in die Gründerjahre Ende des vorletzten Jahrhunderts. So übernahm die BOB die Betriebsführung der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (BLM) bereits seit deren Inbetriebnahme im Jahre 1891. Die Schynige Platte-Bahn (SPB) wurde 1896, nur drei Jahre nach der Eröffnung, durch die BOB gekauft. Die Wengernalpbahn (WAB) und die Jungfraubahn (JB) wählten 1915 erstmals einen gemeinsamen Direktor. 1944 schlossen die BOB, BLM, WAB und JB einen gemeinsamen Betriebsvertrag ab und standen seither unter gemeinsamer Leitung. Diese Zusammenarbeitsform hat sich ganze 50 Jahre lang bewährt. Um den Herausforderungen der modernen Zeit besser gewachsen zu sein, wurden auf den 1. Januar 1994 die WAB und JB mit ihren Tochtergesellschaften unter das Dach einer Holdinggesellschaft gestellt. Die Aktien der Jungfraubahn Holding AG sind heute an der Börse Schweiz kotiert, während die Aktien der BOB an der regionalen Berner Börse gehandelt werden.

Schon immer waren die Jungfraubahnen Motor der Tourismusentwicklung in der Region Jungfrau. Mit einem Betriebsertrag von 110 Mio. Franken (JB-Gruppe) bzw. 30 Mio. Franken (BOB und SPB) sind die Jungfraubahnen auch heute noch ein wichtiger Wirtschaftsfaktor. Mit rund 650 Ganztagsstellen sind sie auch der größte Arbeitgeber in der Region.

Das Autorenteam Urs Jossi und Beat Moser hat mit viel Fleiß und Liebe einen reich illustrierten Abriss der geschichtlichen und technischen Entwicklung der Jungfraubahnen erstellt. Ich danke den beiden Eisenbahnfreunden für die sorgfältige Arbeit und wünsche Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, bei der Lektüre viel Vergnügen. Auf Wiedersehen auf unserem Schienennetz.

Walter Steuri
Vorsitzender der Geschäftsleitung der Jungfraubahnen



Reiseziel Jungfrau-Region

Die Jungfraubahnen im Überblick

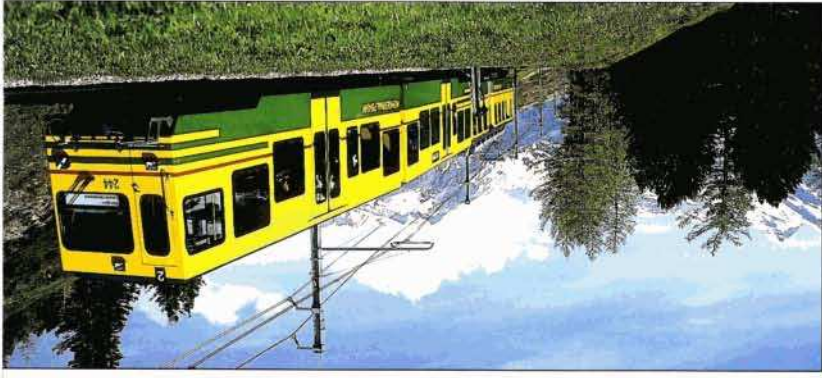
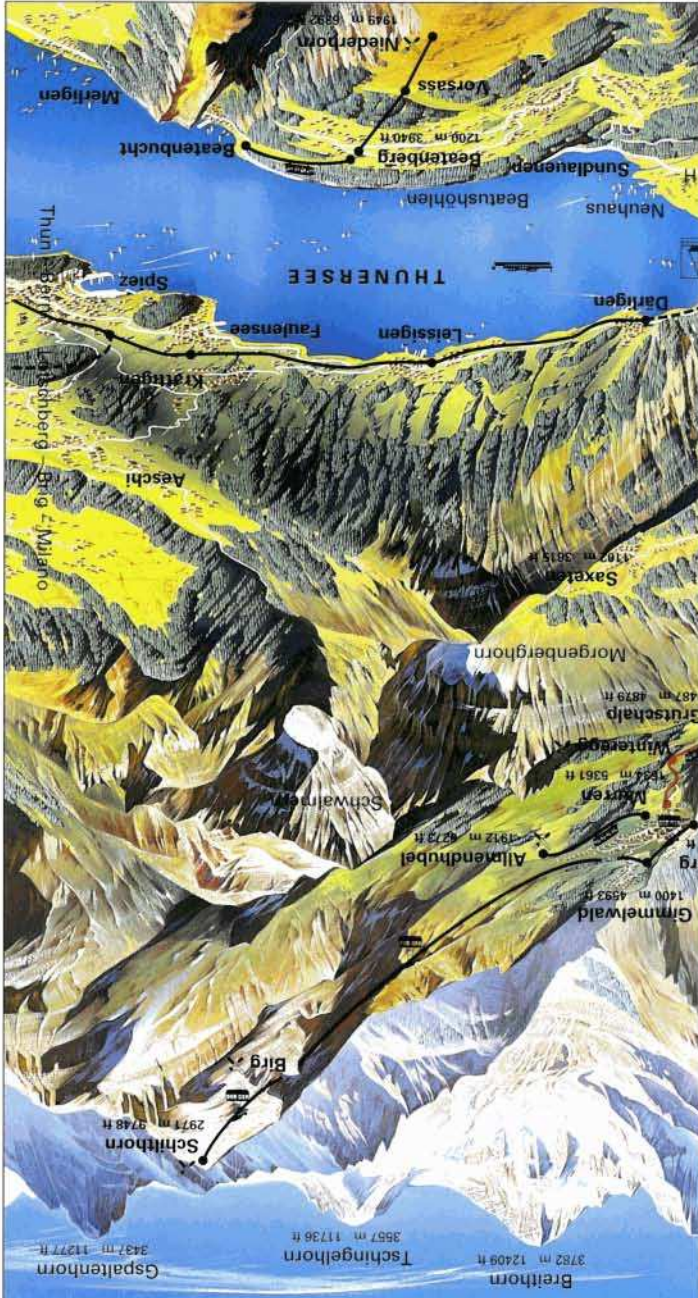
Bahn Abk.	Betriebsart und Zahnstangensystem	Spurweite (mm)	Eröffnung Jahr	Streckenlänge (km)	Spannung und Stromart	Maximalsteigung (%)
BOB	Adhäsion / Zahnrad Rigenbach ¹⁾	1000	1890	23,5	1500 V =	120
SPB	Zahnrad Rigenbach-Pauli ¹⁾	800	1893	7,3	1500 V =	250
BLM	Standseil / Adhäsion	1000	1891	5,7	560 V =	606 / 50
WAB	Zahnrad Rigenbach-Pauli ¹⁾	800	1893	19,2	1500 V =	250
JB	Zahnrad / System Strub	1000	1898-1912	9,3	1125 V Drehstrom	250

¹⁾ Teilstrecken wurden neu mit Von Roll-Lamelle anstelle der Leiterzahnstange Rigenbach ausgerüstet.

Wir beginnen den Aufstieg zu Europas höchstgelegenen Bahnhof am Jungfraujoch in Interlaken an den Gleisen der normalspurigen BLS-Lötschbergbahn oder der meterspurigen SBB-Brünigbahn. Wir begeben uns auf eine interessante Reise mit Bahnen der verschiedensten Zahnstangensysteme und Spurweiten in modernen, aber auch historischen Fahrzeugen. Vorerst beschreiben wir die Berner Oberland-Bahnen (BOB) nach Lauterbrunnen und Grindelwald. Wir machen auch einen Abstecher von Wilderswil zum Aussichtspunkt der Schynige Platte. Dann widmen wir uns der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren (BLM), die als Kombination von Standseil- und Adhäsionsbahn den autofreien Kurort am Fuß des Schilthorns erschließt. Über den 800-

m-Schienstrang der Wengernalpbahn (WAB) klettern wir von Lauterbrunnen nach Wengen und zur kleinen Scheidegg hoch. Hier erwartet uns die berühmte Jungfrau-
 bahn zu ihrem ungewöhnlich trassierten Aufstieg zu den Gletschern und Gipfeln. Schließlich fahren wir nach Grindelwald (rechts): Zu den Jungfrau-Bahnen gehören: Berner Oberland-Bahnen (BOB), Schynige Platte-Bahn (SPB), Bergbahn Lauterbrunnen-Wengernalpbahn (WAB) und die Jungfrau-Bahn verfolgen Sie die Eisenbahngeschichte in der Jungfrau-Region von Anbeginn bis in die Gegenwart. **Beat Moser & Urs Jossi**

Bild 5: Sie sind auf der Fano-ramakarte der Jungfrau-Region rot eingezeichnet. **Abb.: JB**



Bilder 6 bis 10 (rechts): Zu den Jungfrau-Bahnen gehören: Berner Oberland-Bahnen (BOB), Schynige Platte-Bahn (SPB), Bergbahn Lauterbrunnen-Wengernalpbahn (WAB) und die Jungfrau-Bahn verfolgen Sie die Eisenbahngeschichte in der Jungfrau-Region von Anbeginn bis in die Gegenwart. **Beat Moser & Urs Jossi**

Bilder 6 bis 10 (rechts): Zu den Jungfrau-Bahnen gehören: Berner Oberland-Bahnen (BOB), Schynige Platte-Bahn (SPB), Bergbahn Lauterbrunnen-Wengernalpbahn (WAB) und die Jungfrau-Bahn verfolgen Sie die Eisenbahngeschichte in der Jungfrau-Region von Anbeginn bis in die Gegenwart. **Beat Moser & Urs Jossi**

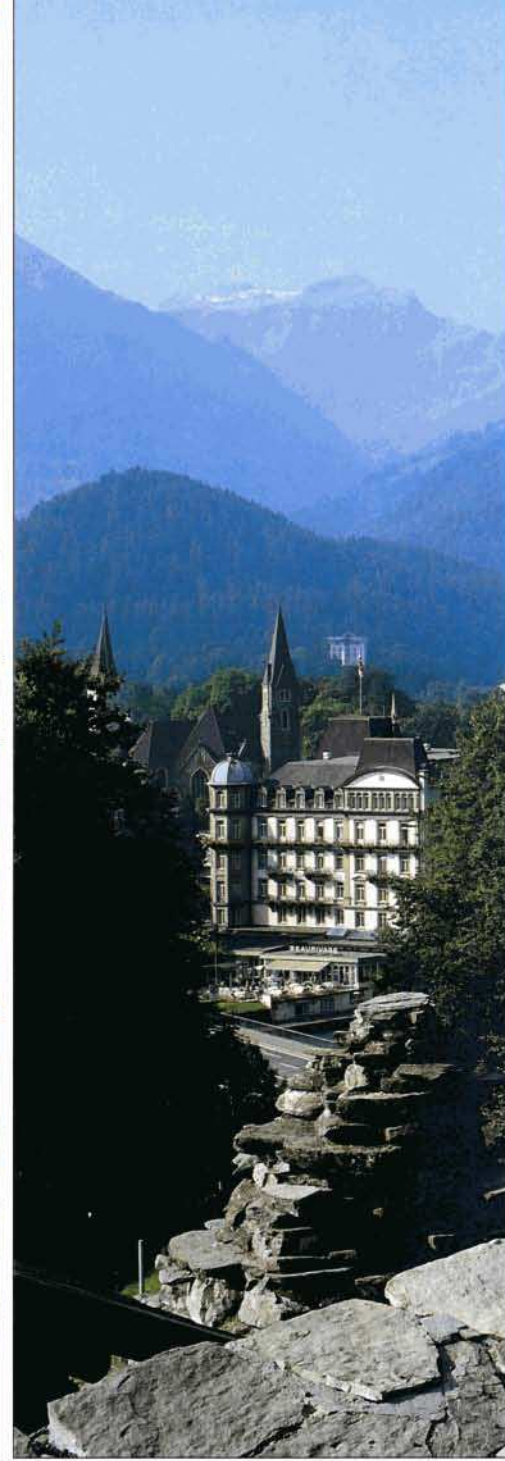


Bild 12: Blick von der Höhenmatte in Interlaken zum Jungfraumassiv, das ganzjährig mit Schneefirn und Eis bedeckt ist. **Abb. 11 und 12:** U. Jossi **Bild 11 (ganz oben):** Über dem Kursaal Interlaken mit seinem Parkgelände zeigt sich auf dem Hügel das Harder-Schlösschen.

Interlaken – Zugang zur Jungfrau-Region

Idealer Ausgangspunkt für Erlebnisreisen in die Jungfrau-Region ist der weltbekann-

Die Standseilbahnen Harder und Heimwehfluh

	Harder	Heimwehfluh
Eröffnung	15.05.1908	21.07.1906
Modernisierung	1961–66	–
Betriebslänge	1435 m	186 m
Talstation	567 m	564 m
Bergstation	1304 m	662 m
Höhendifferenz	737 m	102 m
Max. Steigung	640 ‰	590 ‰
Spurweite	1000 m	1000 m
Betriebsart	elektrisch	elektrisch

te Ferienort Interlaken, zu dem auch die Gemeinde Matten und das Städtchen Unterseen gehören. Die zentrale Lage zwischen dem Briener- und Thunersee macht ihn zu einer der meistbesuchten touristischen Siedlungen der Schweiz. Zwischen dem West- und Ostbahnhof erstreckt sich Interlakens Geschäftspromenade, die auch an der Höhenmatte vorbeiführt. Diese rund 14 Hektar große Wiese wird seit 1864 von jeglicher Bebauung frei gehalten, obschon das Grundstück im Ortszentrum liegt und einen prächtigen Blick zum Jungfraumassiv bietet.

Direkt an der Höhenmatte liegen das mondäne Grandhotel Victoria-Jungfrau, das Kongresszentrum sowie der Kursaal mit dem Casino und einem angrenzenden Parkgelände. Dahinter erhebt sich der Harder, der Hausberg von Interlaken. Eine Standseilbahn führt vom Zentrum zu dieser Aussichtsplattform auf 1322 m über dem Meeresspiegel, wo die Besucher ein markantes und nur im Sommer geöffnetes Berghaus mit Walmdach und Türmchen erwartet. Neben dem Talblick auf Interlaken und die benachbarten Seen können die Gebirgsgruppe mit Eiger, Mönch und Jung-



Bild 13: Während die Standseilbahn von Interlaken zum Harder Kulm hochfährt, räkeln sich die Steinböcke in der Sonne. Der attraktive Wildpark mit vielen Alpentieren liegt nahe der Talstation der Harder-Bahn. **Abb. JB**

frau sowie viele andere stattliche Berggipfel bestaunt werden. Auf Harder Kulm beginnen auch mehrere beliebte Wander Routen.

Die 1908 eröffnete Standseilbahn fährt auf einer schleifenförmigen Trasse, da die Erbauer zum Schutz der Natur auf eine direkte Streckenführung mit einer weithin sichtbaren Waldschneise verzichteten. Nahe der Talstation befindet sich der 1913 angelegte Wildpark, in dem sich verschiedene Alpentiere in weitgehend natürlichem Lebensraum tummeln.

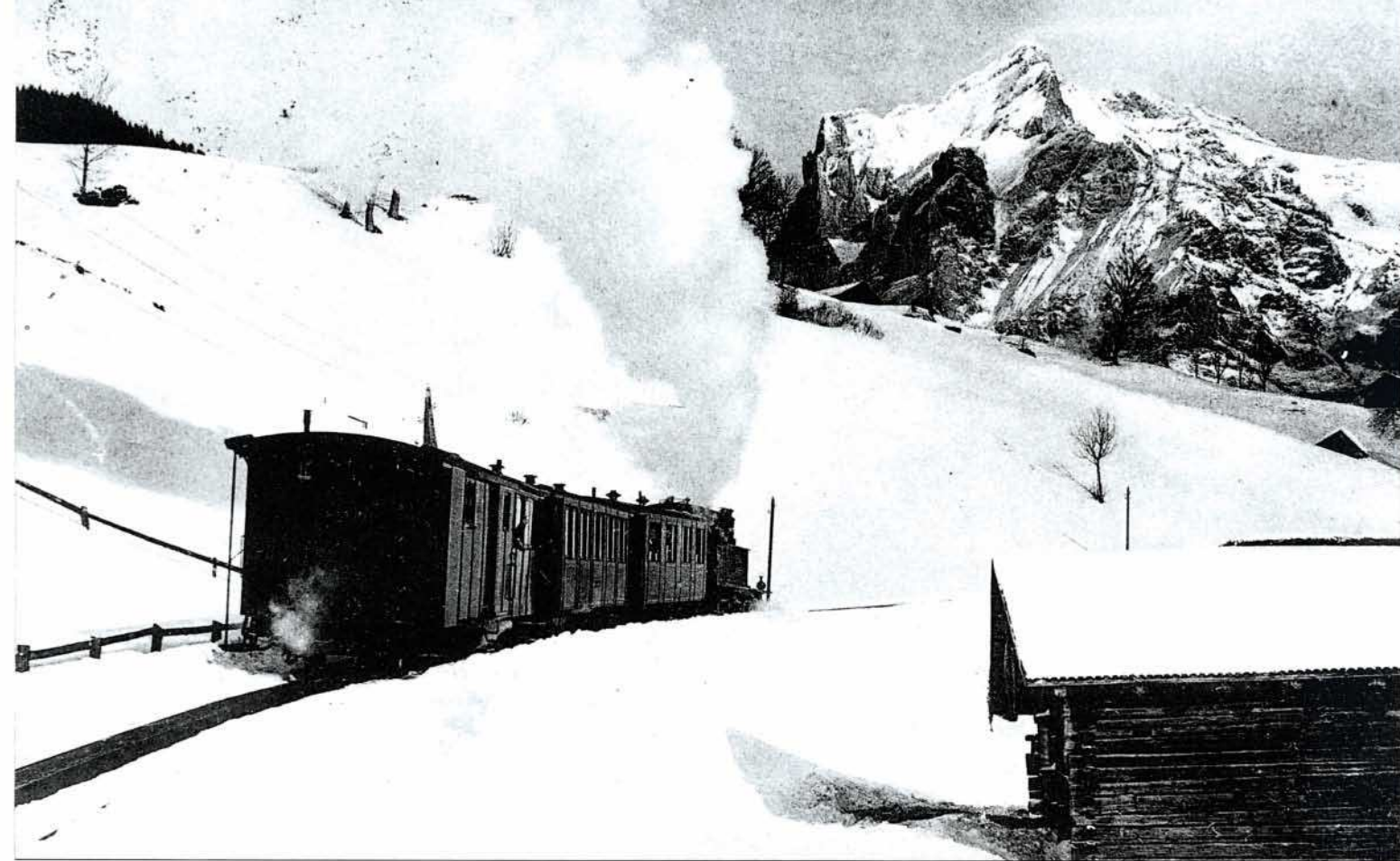
Ebenfalls ein lohnendes Ziel ist der direkt

beim Westbahnhof gelegene Modelleisenbahn-Treff, wo sehenswerte Schweizer Landschaften im Maßstab 1:45 nachgebildet wurden. Hier begegnen dem Besucher die wichtigsten Bahnstrecken und Zugkompositionen des Landes. Ein weiterer Leckerbissen für Eisenbahnfreunde ist auf der Heimwehfluh (662 m) zu finden. Auch dieser attraktive Aussichtspunkt hoch über Interlaken ist mit einer Standseilbahn erschlossen. Neben Fototurm und Panoramarestaurant wird vor allem die Groß-Modellbahnanlage Spur 0 interessieren, über deren Schienen bei regelmäßigen

Vorfürungen verschiedenste Zuggarnituren rollen dürfen.

Historisch interessierte Gäste sollten einen Besuch des regionalen Touristik-Museums in Unterseen einplanen. Freunde des klassischen Theaters sollten während der Sommermonate die auf einer Freilichtbühne in Matten aufgeführten Tellspiele besuchen. Inmitten eines prächtigen Naturgeländes erleben alljährlich fast 40 000 Zuschauer/innen das Schiller-Schauspiel.

Interlaken verfügt bei 5445 Einwohnern über insgesamt 9600 Gästebetten in Hotels, Pensionen und Ferienwohnungen.



Die Berner Oberland-Bahnen

Zur Bahngeschichte

Noch bevor die Bodelibahn ihren Endpunkt in Bönigen am Brienersee erreicht hatte, reiften schon erste Pläne zur Fortführung des Schienenstrangs bis in die engen Lüttschinentäler und an den Fuß des Jungfraumassivs. Die Realisierung dieser Er-

schließung scheiterte aber an der Uneinigkeit und am Widerstand der betroffenen Gemeinden. Wegen des nach wie vor fehlenden durchgehenden Bahnbetriebs zur Kantonshauptstadt gaben diese trotz des aufblühenden Fremdenverkehrs vorerst der Postkutsche den Vorzug. Nach unendlichen Diskussionen erteilte die Bundesbehörde

1887 der Unternehmung Pümpin & Herzog eine Konzession zum Bau und Betrieb von Bahnverbindungen nach Grindelwald und Lauterbrunnen. Die Bewilligung war aber an folgende Bedingungen geknüpft: Als Ausgangspunkt der Meterspurstrecke wurde anstelle des Brienersee-Hafens Bönigen der heutige Bahnhof Interlaken Ost be-



Bild 14 (oben): Winteridylle unterhalb von Grindelwald im Jahr 1895 (rechts Wetterhorn).

Bild 16 (rechte Seite oben): Der Grindelwalder Bahnhof verfügte zur Dampfzeit über eine sehr einfache Gleisanlage (Aufnahme um 1909).

Bild 17 (darunter): Auf der 120‰ steilen Zahnstangenrampe unterhalb von Burglauenen dampft um 1900 eine Zugkomposition dem Ziel Interlaken Ost entgegen.
Abb. 14 und 17: Archiv JB

Bild 15 (links): Die Haltestelle Lüttschental kurz nach Streckeneröffnung (mit Brücke über die Schwarze Lüttschine). **Abb. 15 und 16: Archiv Jossi**