

Jungfraubahn



Die Jungfraubahn ist das Pionierwerk der Bergbahnen. Sie wurde 1912 von der Kleinen Scheidegg bis ins Jungfraujoch durchgehend in Betrieb genommen.

Endstation ist das 3454 m.ü.M. gelegene Jungfraujoch. Die beiden Felshallen bilden den höchstgelegenen Bahnhof Europas.

Von Beginn weg war die Bahn elektrifiziert. Sie fährt noch heute mit 1125 V Drehstrom

und weist daher zwei parallel verlaufende Fahrleitungen auf. Wichtigster Streckenabschnitt ist der 7 km lange Tunnel durch die Bergmassive des Eigers und des Mönchs. Die Zwischenstationen Eigerwand und Eismeer sind als Kavernen in den Fels gesprengt und erlauben jede für sich einen besonderen Aus- resp. Tiefblick.

Die Sphinx auf dem Jungfraujoch-Top of Europe



Sphinx-Aussichtsterrasse

Im Sommer 1996 konnte auf dem Sphinxfelsen das neue Aussichtsgebäude eingeweiht werden. 117 Meter hoch über dem Jungfraujoch-Top of Europe steht die Aussichtshalle mit den Aussichtsterrassen. Erschlossen wird die Anlage über einen geräumigen Doppellift mit einer Kapazität bis zu 1200 Personen pro Stunde. Die Reise zum „Top of Europe“ ist spektakulär, aber sicher. Mehr als eine halbe Million Besucher reist jährlich zum Jungfraujoch-Top of Europe. Zwischen Himmel und Erde Das Jungfraujoch ist nicht nur ein attraktiver Aussichtspunkt, sondern auch ein idealer Standort für verschiedenste Forschungsprojekte. Saubere Luft und der ideale Zugang mit einer Bahn bilden die Voraussetzung für vielfältige wissenschaftliche Untersuchungen. Astronomen, Geologen, Physiker, Meteorologen und Hydrologen leisten wertvolle Beiträge zur Untersuchung der Umwelt.

Harderstrasse 14
CH-3800 Interlaken
Tel. 033 828 71 11
Fax 033 828 72 64

Daten der Jungfraubahn (JB)

Bahneröffnung / Elektrifizierung:

Kleine Scheidegg – Eigergletscher	19. September 1898
Eigergletscher – Rotstock	2. August 1899
Rotstock – Eigerwand	28. Juni 1903
Eigerwand – Eismeer	25. Juli 1905
Eismeer – Jungfraujoch	1. August 1912

Streckendaten:

Spurweite	1'000 mm
Fahrdrahtspannung	1'125 V
Stromsystem	Drehstrom (50 Hz)
Betriebslänge	9'336 m
Gleislänge	11'827 m
Zahnstangenlänge	11'827 m
Zahnstangensystem	Strub (Umstellung auf System von Roll im Gange)
Grösste Neigung	250 ‰
Engster Kurvenradius	100 m
Anzahl Brücken	2
Gesamtlänge der Brücken	91 m
Anzahl Tunnels	2
Gesamtlänge der Tunnels	7'207 m
Anzahl Galerien	1
Gesamtlänge der Galerien	254 m
Bahnhöfe und Stationen	5

Harderstrasse 14
CH-3800 Interlaken
Tel. +41 (0)33 828 71 11
Fax +41 (0)33 828 72 64

Eckdaten aus der Planungs- und Bauzeit der Jungfraubahn (JB)

01.05.1839	Adolf Guyer wird geboren
16.10.1889	1. Konzessionsgesuch für den Bau einer Bahn auf die Jungfrau von Ingenieur Köchlin.
22.10.1889	2. Konzessionsgesuch von Trautweiler.
27.08.1893	Ideenskizze von Guyer-Zeller (dank den Zügen der WAB, die am 20.06.1893 eröffnet wurde).
20.12.1893	Konzessionsgesuch an den Bundesrat.
21.12.1894	Konzessionserteilung vom Bundesrat.
17.06.1895	1. Sitzung der wissenschaftlichen Kommission.
27.07.1896	Erster Spatenstich.
1898	Kraftwerk Lauterbrunnen der JB nimmt Betrieb auf.
19.09.1898	Eröffnung der 1. Sektion Kleine Scheidegg – Eigergletscher (sehr feierlich).
17.12.1898	Gründung der Jungfraubahn-Gesellschaft in Bern.
26.02.1899	Sprengunglück beim Bau fordert 6 Todesopfer.
1. – 4. 1899	Streik.
03.04.1899	Adolf Guyer-Zeller stirbt in Zürich.

- 13.06.1899 Betriebseröffnung.
 Juni 1'221 Personen
 Juli 6'280 Personen (max. 418 Personen / Tag)
 August 11'447 Personen (max. 691 Personen / Tag)
 September 4'160 Personen
 Oktober (bis 12.) 231 Personen
- 02.08.1899 Eröffnung der Sektion Eigergletscher – Rotstock
- 28.06.1903 Eröffnung der Sektion Rotstock – Eigerwand
- 25.07.1905 Eröffnung der Sektion Eigerwand – Eismeer
- 1908 Eröffnung Kraftwerk Lütschental der JB
- 15.11.1908 Sprengunglück bei der Station Eigerwand
- 01.08.1912 Eröffnung der Sektion Eismeer – Jungfrauoch und der Bahnstation
 Jungfrauoch.
 Der Bau der gesamten Jungfraubahn hat 15 Mio. Fr. gekostet.
- 21.12.1912 Durchstich des Tunnels der JB auf dem Jungfrauoch.
- 14.09.1924 Berghaus Jungfrauoch („Haus über den Wolken“) wird eingeweiht.
- 1931 Eröffnung der Forschungsstation Jungfrauoch.
- 1932 Die JB- und WAB bilden eine gemeinsame Verwaltung.
- 1937 Eröffnung des Sphinx-Observatoriums.
- 1937 Dank der Anschaffung einer Schneeschleuder kann die JB nun das ganze
 Jahr ohne Unterbruch verkehren.
- 1942 Verlegung der Direktionsbüros der WAB/JB von Zürich nach Interlaken.
- 1946 Gründung der gemeinsamen Direktion von WAB/JB und BOB/BLM.
- 1950 Bau der Kuppel auf dem Sphinx-Gebäude Jungfrauoch.
- 1951 Einbau der Zahnstange in der Adhäsionsstrecke der JB zwischen Eismeer
 und Jungfrauoch.
- 1955 Die JB baut auf der Kleinen Scheidegg ein zweites Depot.
- 1955 Die JB schafft neue Züge mit Trieb- und Steuerwagen an.
- 1955 Die PTT nimmt ihre Relaisstation am Ostgrat der Jungfrau in Betrieb.

- 1967 Erweiterung der Kuppel auf dem Sphinx-Gebäude Jungfrauoch.
- 1972 Erweiterung der Aussichtsfenster in den Stationen Eigerwand und Eismeer der JB.
- 21.10.1972 Berghaus und Touristenhaus auf dem Jungfrauoch brennen vollständig nieder.
- 1975 Eröffnung des neuen Touristenhauses Jungfrauoch an der alten Stelle.
- 1976 Die JB legt das Kraftwerk Lauterbrunnen still.
- 24.08.1983 Baubeginn für das neue Berghaus Jungfrauoch.
- 01.08.1987 Eröffnung neues Berghaus Jungfrauoch.
- 1991 Eröffnung neue Bahnhofhalle auf dem Jungfrauoch.
- 1992 Die JB nimmt 4 Doppeltriebwagen in Betrieb.
- 1993 Erweiterung des Depots Kleine Scheidegg der JB.
- 1993 Umbau einer alten Zugskomposition der JB zum Eiger Ambassador Express
- 01.01.1994 Gründung der Jungfraubahn Holding AG.
- 01.07.1996 Eröffnung der gedeckten Sphinx-Aussichtsterrasse.
- 29.08.1996 Die Aktien der Jungfraubahn Holding AG werden an der Schweizer Börse in Zürich kotiert.
- 25.09.1997 Die Eurotunnel-Lokomotive 9025 wird auf den Namen „Jungfrauoch“ getauft.
- 18.10.1997 Der Zug 209 der Jungfraubahn wird auf „Eurotunnel“ getauft.
- 28.12.1997 Im Jahr 1997 besuchen erstmals mehr als eine halbe Million Gäste das Jungfrauoch.
- 01.02.1999 Kauf eines grossen Aktienpaketes der Jungfraubahn Holding AG durch die Pico Holdings Inc. USA (mittels der 100% Tochter Global Equity SA).
- 01.12.1999 Ablösung der Valiant Holding AG (vormals Spar und Leihkasse in Bern) als langjährige und mittlerweile grösste Aktionärin durch die Rentenanstalt (Übernahme des gesamten Aktienpaketes).
- 2000 Gründung Jungfraubahnen Management AG.
- 01.06.2000 „Aktion 100 Jahre Raiffeisen“ erreicht unerwartete Ausmasse und an diesem Tag mit 8'148 Besuchern auf dem Jungfrauoch einen absoluten Rekord.

Serie	Nr.	Inbetrieb- setzung (Umbau)	Trieb- motor P/ kW	Plätze		Gewicht			Achsstand		Länge ü.P. m	max. Höhe m	Breite m	V max km/h	Erbauer	Bemerkungen
				1.KI	2.KI	Adh t	Leer t	Lade t	Total m	Dg m						
He 2/2	6	1904 / 64	324	-	-	-	15.0	-	2.65	-	4.35	3.20	2.50	8.3/ 18.5	SLM/ BBC	rem. 1998, Leichter Lagerschaden mit Schneefräse Zaugg für Schneepflugfahrten mit X52
He 2/2	8	1912 / 64(93)	280	-	-	-	16.0	-	2.60	-	5.16	2.60	2.50	9.0/ 18.5	SLM/ BBC	
He 2/2	9	1912 / 64	280	-	-	-	15.0	-	2.60	-	5.16	2.60	2.50	9.0/ 18.5	SLM/ BBC	für Schneeschleuder X rote 51
He 2/2	10	1912 / 15/ 64	280	-	-	-	15.0	-	2.60	-	5.16	2.60	2.50	9.0/ 18.5	SLM/ BBC	
He 2/2	11	1912 / 15/ 64	280	-	-	-	15.0	-	2.60	-	5.16	2.60	2.50	9.0/ 18.5	SLM/ BBC	
BDhe 2/4	201	1955 / 64	440	-	41+4K	-	24.0	-	11.45	T:3.15/ L:1.50	14.79	3.20	2.60	12.0/ 24.0	SLM/ BBC	Vst; T = Trieb-, L = Laufdrehgestell
BDhe 2/4	202	1955 / 64	440	-	41+4K	-	24.0	-	11.45	T:3.15/ L:1.50	14.79	3.20	2.60	12.0/ 24.0	SLM/ BBC	Vst; T = Trieb-, L = Laufdrehgestell
BDhe 2/4	203	1960 / 64	440	-	41+4K	-	24.0	-	11.45	T:3.15/ L:1.50	14.79	3.20	2.60	12.0/ 24.0	SLM/ BBC	Vst; T = Trieb-, L = Laufdrehgestell
BDhe 2/4	204	1960 / 64	440	-	41+4K	-	24.0	-	11.45	T:3.15/ L:1.50	14.79	3.20	2.60	12.0/ 24.0	SLM/ BBC	Vst; T = Trieb-, L = Laufdrehgestell
BDhe 2/4	205	1961 / 64	440	-	41+4K	-	24.0	-	11.45	T:3.15/ L:1.50	14.79	3.20	2.60	12.0/ 24.0	SLM/ BBC	Vst; T = Trieb-, L = Laufdrehgestell
BDhe 2/4	206	1961 / 64	440	-	41+4K	-	24.0	-	11.45	T:3.15/ L:1.50	14.79	3.20	2.60	12.0/ 24.0	SLM/ BBC	Vst; T = Trieb-, L = Laufdrehgestell
BDhe 2/4	207	1966 (2003)	440	-	41+4K	-	24.0	-	11.45	T:3.15/ L:1.50	14.79	3.20	2.60	12.0/ 24.0	SLM/ BBC	Vst; T = Trieb-, L = Laufdrehgestell *
BDhe 2/4	208	1964	440	-	41+4K	-	24.0	-	11.45	T:3.15/ L:1.50	14.79	3.20	2.60	12.0/ 24.0	SLM/ BBC	Vst; T = Trieb-, L = Laufdrehgestell
BDhe 2/4	209	1964 (97)	440	-	41+4K	-	25.0	-	11.45	T:3.15/ L:1.50	14.79	3.20	2.60	12.0/ 24.0	SLM/ BBC/ JB	Vst; Tür ep; T = Trieb-, L = Laufdrehgestell, Federspeicherbremse *
BDhe 2/4	210	1964 (2001)	440	-	41+4K	-	24.0	-	11.45	T:3.15/ L:1.50	14.79	3.20	2.60	12.0/ 24.0	SLM/ BBC	Vst; T = Trieb-, L = Laufdrehgestell * * Zusätzlich: - D-TRAS - pneumat. Bremse pro Drehgestell - Aussenschwingtüren
BDhe 4/8	211	1992 / 93 (92)	804	-	104+14K	-	44.8	-	27.08	2.2	31.35	3.35	2.63	27.0	Ue SLM/ ABB	Vst; 2 ZE; Doppeltriebwagen Name "Adolf Guyer-Zeller"
BDhe 4/8	212	1992 / 93 (92)	804	-	104+14K	-	44.8	-	27.08	2.2	31.35	3.35	2.63	27.0	Ue SLM/ ABB	Vst; 2 ZE; Doppeltriebwagen
BDhe 4/8	213	1992 / 93	804	-	104+14K	-	44.8	-	27.08	2.2	31.35	3.35	2.63	27.0	Ue SLM/ ABB	Vst; 2 ZE; Doppeltriebwagen
BDhe 4/8	214	1992 / 93	804	-	104+14K	-	44.8	-	27.08	2.2	31.35	3.35	2.63	27.0	Ue SLM/ ABB	Vst; 2 ZE; Doppeltriebwagen
BDhe 4/8	215	2002	804	-	104+14K	-	44.8	-	27.08	2.2	31.35	3.35	2.63	27.0	Ue Stadler	Vst; 2 ZE; Doppeltriebwagen
BDhe 4/8	216	2002	804	-	104+14K	-	44.8	-	27.08	2.2	31.35	3.35	2.63	27.0	Ue Stadler	Vst; 2 ZE; Doppeltriebwagen
BDhe 4/8	217	2002	804	-	104+14K	-	44.8	-	27.08	2.2	31.35	3.35	2.63	27.0	Ue Stadler	Vst; 2 ZE; Doppeltriebwagen
BDhe 4/8	218	2002	804	-	104+14K	-	44.8	-	27.08	2.2	31.35	3.35	2.63	27.0	Ue Stadler	Vst; 2 ZE; Doppeltriebwagen
B2	13	1912 (94)	-	-	28	-	5.8	-	5.1	-	9.13	2.85	2.50	18.5	SWS/ JB	1gP, 1ü, EAE "Ambassador"- Salonwagen, Betrieblich nicht Trennbar, Barabteil mit Kühlschrank.
B2	17	1912 (94)	-	-	41	-	5.8	-	5.1	-	9.13	2.85	2.50	18.5	SWS/ JB	1gP, 1ü, EAE "Ambassador"- Salonwagen, Betrieblich nicht Trennbar
B2	21	1925	-	-	41	-	5.2	-	5.1	-	9.13	2.85	2.50	18.5	SWS	1gP, rem. 1998 Vorstellwg. Rowan
B2	22	1951	-	-	41	-	5.0	-	-	1.3	9.09	2.97	2.60	18.5	SWS	1gP, Rowan, rem 1998
B2	24	1929 (95)	-	-	41	-	5.8	-	5.1	-	9.13	2.90	2.60	18.5	SWS	
Bt	25	1955 / 66	-	-	56	-	8.5	-	10.9	1.5	14.18	2.91	2.60	24.0	SWS/ BBC	1gP

Serie	Nr.	Inbetrieb- setzung (Umbau)	Trieb- motor P/ kW	Plätze		Gewicht			Achsstand		Länge ü.P. m	max. Höhe m	Breite m	V max km/h	Erbauer	Bemerkungen
				1.Kl	2.Kl	Adh t	Leer t	Lade t	Total m	Dg m						
Bt	26	1955 / 66	-	-	56	-	8.5	-	10.9	1.5	14.18	2.91	2.60	24.0	SWS/ BBC	gP, Vst zu 201-208, 210
Bt	27	1960 / 66	-	-	56	-	8.5	-	10.9	1.5	14.18	2.91	2.60	24.0	SWS/ BBC	gP, Vst zu 201-208, 210
Bt	28	1960 / 66	-	-	56	-	8.5	-	10.9	1.5	14.18	2.91	2.60	24.0	SWS/ BBC	gP, Vst zu 201-208, 210
Bt	29	1961 / 66	-	-	56	-	8.5	-	10.9	1.5	14.18	2.91	2.60	24.0	SWS/ BBC	gP, Vst zu 201-208, 210
Bt	30	1961 / 66	-	-	56	-	8.5	-	10.9	1.5	14.18	2.91	2.60	24.0	SWS/ BBC	gP, Vst zu 201-208, 210
Bt	31	1965/ 66 (2004)	-	-	56	-	8.5	-	10.9	1.5	14.18	2.91	2.60	24.0	SWS/ BBC	gP, Vst zu 201-208, 210 **
Bt	32	1964 / 66	-	-	56	-	8.5	-	10.9	1.5	14.18	2.91	2.60	24.0	SWS/ BBC	gP, Vst zu 201-208, 210
Bt	33	1964 / 97 (2004)	-	-	56	-	10.0	-	10.9	1.5	14.18	2.91	2.60	24.0	SWS/ BBC/ JB	gP, Tür ep, Vst zu 209, Federspeicherbremse **
Bt	34	1964/ 66 (2004)	-	-	56	-	8.5	-	10.9	1.5	14.18	2.91	2.60	24.0	SWS/ BBC	gP, Vst zu 201-208, 210 **
																** Zusätzlich: - pneumat. Bremse pro Drehgestell - Aussenschwingtüren
Kklm	61	1898 / 11	-	-	-	-	2.6	8.0	2.2	-	5.00	1.25	2.08	24.0	Von Roll	1 oP, mit Skigestell ausrüstbar
Kklm	62	1898 / 11 (2004)	-	-	-	-	2.6	8.0	2.2	-	5.00	1.25	2.08	24.0	Von Roll	1 oP, mit Skigestell ausrüstbar, 1 +GF+ - Kupplung
Kklm	63	1904 / 25	-	-	-	-	2.6	8.0	2.2	-	5.40	1.25	2.08	24.0	Von Roll	1 oP, mit Skigestell ausrüstbar
Kklm	64	1908	-	-	-	-	2.7	8.0	2.2	-	5.40	1.25	2.08	24.0	JB	1 oP, mit Skigestell ausrüstbar
Kklm	65	1961	-	-	-	-	2.5	8.0	2.2	-	7.60	1.80	2.20	24.0	JB	1 oP
Kklm	66	1961	-	-	-	-	2.5	8.0	2.2	-	7.60	1.80	2.20	24.0	JB	1 oP
Kklm	67	1984	-	-	-	-	2.6	8.0	2.2	-	5.00	1.25	2.08	24.0	Seiler/ JB	1 oP
Kklm	68	1984	-	-	-	-	2.6	8.0	2.2	-	5.00	1.25	2.08	24.0	Seiler/ JB	1 oP
Kkl	71	1962 (93)	-	-	-	-	3.0	8.0	3.8	-	7.55	1.80	2.20	24.0	JB	1 oP, 1 +GF+ - Kupplung
Kkl	72	1962 (93)	-	-	-	-	3.0	8.0	3.8	-	7.55	1.80	2.20	24.0	JB	1 oP, 1 +GF+ - Kupplung
Kkl	73	1984	-	-	-	-	3.0	8.0	3.8	-	7.55	1.80	2.20	24.0	JB	1 oP, 1 +GF+ - Kupplung
Kkl	74	1984	-	-	-	-	3.0	8.0	3.8	-	7.55	1.80	2.20	24.0	JB	1 oP
Lck	81A	1962	-	-	-	-	1.4	8.0	1.3	-	2.70	1.45	2.13	24.0	JB	1 oP
Lck	81B	1962	-	-	-	-	1.4	8.0	1.3	-	2.70	1.45	2.13	24.0	JB	1 oP
Sklp-w	83	1984	-	-	-	-	8.6	13.5	11.39	1.3	14.52	2.25	2.20	24.0	SWP	bergs. Bremse demontiert
SKklp	84	2002	-	-	-	-	6.2	16.0	7.68	1.4	10.00	0.82	2.60	27.0	Steck	Palfingerkran
Zekt	95	1975 (94)	-	-	-	-	5.7	14.0	3.7	-	8.00	3.10	2.61	27.0	SWS/FFA/ JB	1 gP, Vst zu 211 - 214, 1 +GF+ - Kupplung, ex Uhkt 95, Zisterne v.Uhkt 96: Trinkwassertransport
Uhkt (Zekt)	96	1970 (94)	-	-	-	-	3.7	14.0	3.7	-	6.83	3.00	2.14	24.0	SWS/FFA/BBC	1 gP, Vst zu 201 - 210, Zisterne von Uhkt 95: Abwassertransport
Fk-u	97	1972	-	-	-	-	4.3	5.5	6.88	2.74	8.68	1.66	2.10	24.0	SIG, Nencki	2 kurzgekuppelte Wagen mit je 1 elektro-hydr. bedienbaren Kippmulde

Serie	Nr.	Inbetrieb- setzung (Umbau)	Trieb- motor P/ kW	Plätze		Gewicht			Achsstand		Länge ü.P. m	max. Höhe m	Breite m	V max km/h	Erbauer	Bemerkungen
				1.KI	2.KI	Adh t	Leer t	Lade t	Total m	Dg m						
Fk-u	98	1972	-	-	-	-	4.3	5.5	6.88	2.74	8.68	1.66	2.10	24.0	SIG, Nencki	2 kurzgekuppelte Wagen mit je 1 elektro-hydr. bedienbaren Kippmulde
X	16	1912 (75)	-	-	-	-	5.2	-	5.1	-	9.13	2.85	2.70	24.0	SWS	gP, Mannschaftswagen
X	53	1908 (68)	-	-	-	-	6.7	1.0	3.8	-	7.5	3.20	2.50	24.0	SWS/JB	gP, Werkstattwagen
X rot e	51	1937 (94)	400 2x200	-	-	-	14.0	-	2.4	-	5.66	-	2.85	12.0	SWS/MFO/ Beilhack	Schnee- & Spurpflug Stationierung: Kleine Scheidegg Schleuderrad: 356n/min 1300mm Ø Pflug/Trichter: Breite max. 3.60m min. 2.85m, Höhe ü.S. 11cm max. 1.50m
X	52	1921 (72)	-	-	-	-	4.2	-	2.2	-	2.97	-	3.06	24.0	JB	Schnee- & Spurpflug Stationierung: Kleine Scheidegg Pflug/Trichter: Breite max. 3.06m min. 3.06m, Höhe ü.S. Var. Max. 2.00m