

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 13 (1962)

Artikel: Adolf Guyer-Zeller (1839-1899)
Autor: Dübendorfer, Alfred
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1091126>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.01.2026

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

ADOLF GUYER-ZELLER
1839—1899

27. August 1893. Ein 54jähriger Großindustrieller und Finanzpolitiker aus Zürich ist mit seiner Tochter auf dem Abstieg vom Schilthorn nach Mürren. In ihrer vollen Schönheit grüßen Eiger, Mönch und Jungfrau über das Lauterbrunnental. Plötzlich steht der Mann still. «Jetzt hab' ich's gefunden!» spricht er vor sich hin. Wie er nämlich einen Zug der Wengernalpbahn gegen die Kleine Scheidegg fahren sieht, hat er den Entschluß gefaßt, von dort aus eine Bahn auf die Jungfrau zu bauen. In der folgenden Nacht hält er die Linienführung auf einem Blatt Papier fest. Er mißt dieser Bleistiftskizze so große Bedeutung zu, daß er folgenden Vermerk darauf anbringt: «11—1½ Uhr nachts, Zimmer Nr. 42, Kurhaus, 27./28. August 1893. G.-Z.»

Wer ist dieser G.-Z.? Adolf Guyer-Zeller.

Jugend- und Studienzeit

In Neuthal in der Gemeinde Bäretswil im Zürcher Oberland kam Adolf Guyer am 1. Mai 1839 zur Welt. Er war das dritte Kind und einziger Sohn des Rudolf Guyer und der Magdalena geborenen Wepf. Sein Vater betrieb seit 1825 in diesem abgelegenen Seitentale des Töltals eine der ältesten Baumwollspinnereien der Schweiz. Die Vorfahren, Hugenotten, waren auf dem Umweg über Holland 1710 ins Zürcher Oberland gekommen und hatten in Kempten eine Mühle erworben.

Der aufgeweckte Junge besuchte die Primar- und Sekundarschule im nahen Bauma. Nach dem Besuch der Industrieschule in Zürich studierte er am Eidgenössischen Polytechnikum und widmete sich 1857 und 1858 philosophischen und nationalökonomischen Studien an der Genfer Akademie.

Früh schon fielen seine mathematische Begabung und seine Ideen auf dem Gebiete des Baufaches auf. Als Student begeisterte er sich für den jungen Bundesstaat. So schloss er sich während des Neuenburger Handels einem Freiwilligenkorps an, das in der Kaserne Zürich Quartier bezog.

Praktische Kenntnisse im Textilfach erwarb er sich in der väterlichen Baumwollspinnerei in Neuthal, bevor er 1859 nach Le Havre und England zog. Im Herbst 1860 reiste er nach Nordamerika, durchquerte den Kontinent in allen Richtungen und besuchte zusammen mit Baron Sulzer von Winterthur die Insel Kuba. Der Ausbruch des Sezessionskrieges stand bevor. Noch kaufte Adolf Guyer bedeutende Posten Baumwolle ein. Ernteausfälle während des Krieges und rasch steigende Preise bestätigten die geschickte Spekulation.

Nach seiner Rückkehr in die Heimat war seine Reiselust noch nicht voll befriedigt. Bereits im Herbst 1862 zog er erneut in die Ferne. Diesmal führte ihn die Reise nach Venedig, nach Jerusalem und nach Ägypten. Eine Prinzessin de la Tour d'Auvergne von Florenz begleitete ihn im Heiligen Land; sie vermittelte ihm später auch die persönliche Bekanntschaft mit Garibaldi. In Ägypten galt sein Hauptinteresse dem Bau des Suezkanals, den er auf einer vierwöchigen Reise mit dem amerikanischen Gesandten besichtigte.

Der Zürcher Oberländer

Im Frühjahr 1863 in die Schweiz zurückgekehrt, arbeitete Adolf Guyer zunächst im väterlichen Betrieb. Schon gegen Ende der sechziger Jahre baute er die Spinnerei aus. Nach der Heirat mit Anna Wilhelmine Zeller, einer Stadtzürcherin, siedelte er 1869 in die Kantonshauptstadt über. Dort gründete er am Zeltweg ein Exportgeschäft, das den Handel mit Textilartikeln nach Italien, dem Orient, nach Indien und Ostasien besorgte. 1879 starb sein Vater. Guyer-Zeller – er fügte den Namen seiner Frau gemäß einer damals üblichen Sitte bei – leitete nun auch den Betrieb in Neuthal von Zürich aus.

Wenn er auch meist in Zürich wohnte, so verbrachte er doch die Sommermonate häufig im Zürcher Oberland. Für seine Spinnereiarbeiter ließ er Wanderwege anlegen, die durch tiefe Tobel, über Brücken und Treppen auf die waldigen Gipfel innerhalb der Gemarkungen Bäretswil und Bauma

führen. Diese «Guyer-Zeller-Wege» ziehen heute Wanderer von nah und fern in die stillen Wälder des oberen Töltals. Zu einem wahren Volksfest gestaltete sich die Eröffnung des ersten Weges am Sonntag, dem 31. Juli 1892. Die Musikgesellschaft Bauma umrahmte den Anlaß; dem gemeinsamen Aufstieg auf die Hohenegg folgte ein Waldfest; am Abend wurde das Fest mit Feuerwerk und Tanz abgeschlossen. Das Inserat im «Freisinnigen» lud «die Herren Waldbesitzer, durch deren Gebiet das neue Verkehrsmittel führt, sowie alle Freunde und Freundinnen von Naturschönheiten und körperlicher Bewegung» freundlich zur Einweihung ein.

Guyer-Zeller gedachte, die Ruine Grifenberg bei Bäretswil wieder aufzubauen und auf jener Anhöhe ein Volksstück über die Geschichte des Zürcher Oberlandes aufzuführen. Diese Pläne blieben aber wegen seines plötzlichen Todes nur auf dem Papier.

Wer sich so um das Wohlergehen der Bevölkerung seiner engen Heimat bemühte, mußte auch ihr Vertrauen gewinnen. Der Wahlkreis Bäretswil wählte ihn 1869 als Nachfolger seines Vaters in den Kantonsrat. Einmal, im Jahre 1872, wurde er nicht wiedergewählt, weil die Vertretung aus diesem Wahlkreis von drei auf zwei Sitze zurückging. Ohne seine persönliche Popularität wäre er jeweils kaum bestätigt worden. Doch die Bäretswiler schätzten seine kämpferische Persönlichkeit, so daß er trotz dem wachsenden Einfluß der Demokraten 1875 erneut in die zürcherische Legislative einzog, der er bis 1888 angehörte. Er schloß sich dem Eidgenössischen Verein an, dessen Anhänger eine protestantisch-konservative und föderalistische Politik verfolgten. Ihre Ideen vertraten sie in der «Allgemeinen Schweizerzeitung» und in der «Zürcher Freitagszeitung». Wie die meisten Mitglieder dieses politischen Vereins förderte auch Guyer-Zeller das Postulat der Minoritätenvertretung. Er gehörte zu den überzeugten und unentwegtesten Verfechtern des proportionalen Wahlsystems.

Gegen Ende der siebziger Jahre verlor die demokratische Bewegung immer mehr an Boden. Nun schien Guyer-Zeller der Augenblick gekommen, seine Ansichten mit einer eigenen Zeitung unter das Volk des Zürcher Oberlandes zu tragen. In Hinwil erschien «Der Allmann» – der Name erinnert an einen benachbarten Gipfel des Bachtels – und fand dank guter redaktioneller Leitung bald eine große Leserschaft. Einmal stand Guyer-Zeller auf der Nationalratsliste des II. eidgenössischen Wahlkreises. Im Bezirk Hinwil erzielte er wohl hohe Stimmenzahlen, doch versagte ihm der Bezirk Meilen die Gefolgschaft.

Ohne seinen tatkräftigen Einsatz würde seine Heimatgemeinde Bäretswil wahrscheinlich noch heute auf eine Eisenbahnverbindung warten. Einzig ihm allein war die Uerikon–Bauma-Bahn zu verdanken. Vergeblich suchen wir zwar jetzt diese Linie im Fahrplan. Im Zuge der Reorganisation des Zürcher Oberländer Verkehrswesens ist nämlich auf Herbst 1947 die Teilstrecke Hinwil–Bauma von den Schweizerischen Bundesbahnen elektrifiziert und übernommen, der Abschnitt Uerikon–Hinwil ein Jahr später durch einen Autobusbetrieb ersetzt worden. Zu ihren Lebzeiten hat die gemütliche Dampfbahn oft zu Spott Anlaß gegeben. Gerne haben die Einheimischen aus der Abkürzung UeBB eine «Ueberbei-Bahn» gemacht.

Als die Zürcher Oberländer am 30. Mai 1901 die Uerikon–Bauma-Bahn einweihten, hörte man den Namen Guyer-Zeller häufig in den Eröffnungsansprachen. An der Station Neuthal prangte sein lorbeerumwundenes Bildnis; bevor der Festzug den Viadukt oberhalb des Friedhofes Bauma überquerte, hielt er an, damit die Festmusik den toten Schöpfer der Bahn mit einer Trauerweise ehren konnte.

Der Eisenbahnkönig

Noch gab es keine Schweizerischen Bundesbahnen, als sich Guyer-Zeller mit Eisenbahnfragen zu beschäftigen begann. Verschiedene Aktiengesellschaften besorgten den Verkehr in der Schweiz. Zur Centralbahn, der Nordostbahn, den Vereinigten Schweizerbahnen und den westschweizerischen Bahnen gesellte sich als weitere bedeutende Unternehmung die *Gotthardbahn*. Der Bau dieser wichtigen Nord–Süd-Verbindung kam wesentlich teurer zu stehen, als man vorgesehen hatte. Anfänglich wurde ein Nachtragskredit von 102 Millionen Franken berechnet. Durch Einsparungen verringerte er sich auf 40 Millionen. Daran sollten Bund und Kantone zusammen 8 Millionen leisten. An der Seite Alfred Eschers trat Guyer-Zeller in öffentlichen Vorträgen für die Nachsubvention ein. Er war überzeugt, daß Deutschland und Italien das angefangene gemeinsame Werk beenden und ihren Anteil der Subventionen bewilligen würden.

Wie für Escher, so bedeutete es auch für Guyer-Zeller eine große Enttäuschung, als am 19. Mai 1878 das Zürcher Volk den auf den Kanton Zürich entfallenden Beitrag von 800 000 Franken knapp ablehnte. Dage-

gen gewährten am 19. Januar 1879 die Schweizer Stimmbürger die eidgenössische Nachsubvention von 4½ Millionen Franken mit großem Mehr.

In diesen Jahren waren Aktien von Schweizer Bahnen billig zu haben. In Altdorf sollen Kinder mit Gotthardbahnaktien Drachen gebastelt haben, während in Zürich «Bööggen» Kostüme aus Nordostbahnaktien trugen. Mochten auch andere Aktionäre ihre Wertpapiere zu Schleuderpreisen veräußern, Guyer-Zeller behielt seinen Aktienbestand und kaufte sogar noch weitere Pakete hinzu. Als 1882 der Bau der Gotthardbahn glücklich beendigt war, stellte er der Gesellschaft aus dem erzielten Kursgewinn einen Fonds von 50 000 Franken zur Verfügung. Hervorragende Leistungen im Betriebsdienst sollten mit den Erträgen dieser Stiftung belohnt werden.

Schweizerische Nordostbahn

Zu Beginn der achtziger Jahre war Guyer-Zeller als Rechnungsrevisor der Schweizerischen Nordostbahn gewählt worden. So machte er sich näher mit den Problemen dieser Bahn vertraut. Trotz der finanziell schwierigen Lage der Gesellschaft erhöhte er seinen Besitz an Aktien; bald gehörte er zu den Hauptinteressenten und Großaktionären. In dieser Stellung konnte er sich erlauben, seine eigene Meinung in Bahnangelegenheiten mit aller Entschiedenheit zu vertreten. Dabei geriet er häufig in Konflikt mit den Gesellschaftsbehörden. Als Großaktionär war ihm vor allem daran gelegen, daß die Jahresrechnungen für die Aktionäre möglichst günstig abschlossen.

Nach einem ersten mißlungenen Versuch, Mitglied und sogar Präsident des Verwaltungsrates zu werden, wurde er am 29. Juni 1892 in den Verwaltungsrat gewählt. Vermehrt gedachte er nun, Einfluß auf die Geschäfte der Nordostbahn zu gewinnen. Den großen Sprung wagte er am 2. Juni 1894, als er an den Verwaltungsrat der Nordostbahn folgendes Schreiben richtete:

«Der Unterzeichnete sieht sich angesichts der immer größer werdenden Kluft zwischen der Mehrheit der Generalversammlung und der Verwaltungsbehörden, gestützt auf § 18 und 19, Ziff. 4 der Statuten, veranlaßt, Sie zu ersuchen, unter die Traktanden der bevorstehenden ordentlichen Generalversammlung aufzunehmen meinen Antrag auf Abberufung sämtlicher Mitglieder der Direktion und des Verwaltungsrates, soweit ihre Amts dauer nicht ohnehin mit diesem Moment abläuft, mit Ausnahme der Herren

Direktor Frölich, Enge,
J. E. Grob, Regierungsrat, Zürich,
Dr. Fahrländer, Regierungsrat, Aarau,
Ad. Guyer-Zeller, Zürich,
Direktor L. Hahn, Frankfurt am Main,
P. Reinhart-Sulzer, Winterthur.

Dieser Schritt ist mir von der Überzeugung diktiert worden, daß die gedeihliche Fortentwicklung des Nordostbahnunternehmens ihn erheische.»

Weite Bevölkerungskreise horchten bei diesen Tönen auf. Ein Leitartikel der «Neuen Zürcher Zeitung» sprach von einem unüberlegten Entschluß Guyer-Zellers, zu dem man einen Vergleich erst über dem Ozean finde, in jenem Lande der brutalsten Interessenwirtschaft, in dem «die Korruption allgemeiner und die Verrücktheit systematischer ist als in unserem schäferhaften Europa». Von den 31 Verwaltungsräten wolle der über Nacht König gewordene Herr Guyer noch fünf neben sich dulden, von der Direktion müßten alle bis auf ein Mitglied weichen. Mit dem Satz «Das Land wird sich gegen den Eisenbahnkönig auflehnen und in der Demokratie keine Autokratie dulden» schloß der Text. Ein Zeitungsartikel löste nun den andern ab; der entscheidende Tag der Generalversammlung, der 27. Juni 1894, rückte näher. Die Versammlung fand bei außerordentlicher Beteiligung im Schwurgerichtssaal in Zürich statt. Bald stellte sich heraus, daß Guyer-Zeller verschiedene Herren ohne ihr Einverständnis in die Direktion vorschlug. Die Kandidaten der Gruppe um Guyer-Zeller erhielten ohne Ausnahme die Mehrheit der Stimmen, er selber wurde zum neuen Präsidenten des Verwaltungsrates gewählt. Mehrere Redner meldeten sich zum Wort; die meisten nahmen die abgesetzten Direktoren und Verwaltungsräte in Schutz. Wohl erhob sich fast die ganze Versammlung mit brausendem Jubel und lautem Bravo von den Sitzen, als ein Aktionär beantragte, sämtlichen Direktoren und Verwaltungsräten für ihre langjährige, treue und vorzügliche Arbeit zu danken. Die Würfel aber waren gefallen, diesmal zugunsten Guyer-Zellers.

Unter dem sprechenden Titel «Ein Volksgericht» kommentierte die «Neue Zürcher Zeitung» die Ereignisse der Generalversammlung. Es sei nicht ohne Vorbedeutung, daß die Versammlung im kantonalen Schwurgerichtssaal abgehalten worden sei. Zahlreiche Gruppen hätten sich vor dem Sitzungsgebäude wie bei einer aufregenden Gerichtssitzung unterhalten. Herr Guyer scheine nur bei sich selber ganz sicher gewesen zu sein,

daß er nicht ablehnen werde. In Tat und Wahrheit schlugen verschiedene Herren die Wahl aus, so daß eine neue Generalversammlung auf den 19. Juli 1894 angesetzt wurde. Diesmal klappte es ganz: Guyer-Zellers Günstlinge nahmen die Wahl an.

Die frühere Direktion und der frühere Verwaltungsrat hatten seine Ansichten meistens als unklar, unreif oder schädlich betrachtet. Das war von jetzt an nicht mehr möglich; Guyer-Zeller beherrschte die beiden obersten Organe der Nordostbahn. Die Wogen des Unwillens legten sich rasch beim Volke; denn trotz dem gewaltsamen Wechsel in der Verwaltung blieb der Bahnbetrieb in vollem Maße aufrecht erhalten. Die Gegnerschaft Guyer-Zellers räumte das Feld aber noch nicht. Auf ihre Initiative wurden zwei Bundesgesetze geschaffen. Das erste – nicht umsonst «Lex Guyer» geheißen – entzog den Spekulanten das Mitspracherecht. In der Generalversammlung der Bahngesellschaften beschränkte sich jetzt das Stimmrecht auf jene Aktionäre, deren Papiere seit mindestens sechs Monaten auf den Namen im Aktienbuch eingetragen waren. Das zweite betraf das Rechnungswesen der Eisenbahnen und wurde von Guyer-Zeller, allerdings erfolglos, bekämpft.

Mit allen Kräften setzte er sich für die Erstellung von Nebenbahnen ein, die abgelegene Gegenden und Ortschaften mit schwacher Finanzkraft erschließen sollten. An einer Konferenz in Zürich forderte er die Zusammenarbeit von Kantonen, Gemeinden und Großbahnen bei der Finanzierung dieser Unternehmen. Die Schweizer Presse anerkannte zwar die Bedeutung dieser Tagung, unmittelbare Erfolge aber blieben aus.

Guyer-Zeller stand auch dem Verwaltungsrat der Nordostbahn vor, als Lohnforderungen der Arbeiter und Angestellten die Gemüter heftig erregten. Schon 1895 verlangten die Arbeitnehmer höhere Löhne und Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Während sich die andern Bahnen bereit erklärten, über alle Forderungen des Personals unter der Leitung von Bundesrat Zemp, Vorsteher des Eisenbahndepartementes, zu verhandeln, lehnte die Nordostbahn Guyer-Zellers anfänglich jede Teilnahme an Verhandlungen ab. Erst die Ankündigung eines Streikes bewirkte, daß sie sich in ihren Zugeständnissen den übrigen Bahnen anschloß.

Im Laufe des Jahres 1896 hatte sich die Nordostbahn nicht weiter mit ähnlichen Fragen zu beschäftigen. Die Ruhe schien in die Gemüter zurückgekehrt. Wie ein Blitz aus heiterem Himmel überraschte daher am 3. März 1897 den Verwaltungsrat die Beschwerde, die Vereinbarungen vom 1. März des vorigen Jahres seien mangelhaft ausgeführt worden. Sie forderte ihn

auf, bis spätestens 10. März zu antworten, ob er bereit sei, vor dem Chef des Eisenbahndepartementes zu verhandeln oder das vorjährige Versprechen der Direktion einzulösen. Der Verwaltungsrat konnte nicht gleich auf das Materielle der Forderung eintreten, verlangte von der Direktion einen Bericht und bestellte eine Spezialkommission. Guyer-Zeller selber wies in seiner Antwort an das Zentralkomitee der Eisenbahner auf diese Schritte des Verwaltungsrates hin und konnte zu den Forderungen weder ja noch nein sagen.

Telegramme flogen hin und her, telegraphisch auch wurde der Verwaltungsrat auf Samstag, 13. März, einberufen. Es war zu spät. Am Abend des 11. März sanktionierten die 600 bis 700 Mann mit allen gegen vier Stimmen den Beschuß der Lohnkommission, um Mitternacht die Arbeit einzustellen. Die Verantwortung für die eingetretene Lage wurde feierlich auf die Direktion gewälzt.

Im Einverständnis mit Guyer-Zeller ersuchte die Direktion Bundesrat Zemp, das Schiedsrichteramt anzunehmen. Die Züge verkehrten nämlich erst wieder, wenn ein höherer, vertrauenswürdiger Schiedsrichter die Führung der Verhandlungen übernahm. Noch am gleichen Tage, am Samstag, dem 13. März 1897, fällte Bundesrat Zemp seinen Schiedsspruch. Die Gehaltsansprüche wurden in vollem Umfange befriedigt, die Direktion durfte wegen der Streikbewegung keine Angestellten und Arbeiter maßregeln oder gar entlassen. Um vier Uhr an diesem Samstagnachmittag fuhr der erste Zug aus dem Hauptbahnhof Zürich in Richtung Winterthur. Der Nordostbahnstreik gehörte der Vergangenheit an.

Die erwähnte Kommission der Nordostbahn kam zum Schluß, daß sich die Direktion in der Lohnbewegung keines Wortbruchs und keiner Vertragsfälschung schuldig gemacht, sondern in guten Treuen gehandelt habe.

Im Bericht des Verwaltungsrates lesen wir Guyer-Zellers persönliche Meinung über die Gründe der Auslösung des Streiks:

«Die uns zur Beantwortung der Beschwerde angesetzte Frist von acht Tagen war durchaus ungenügend, um uns eine wirkliche Prüfung und wohlerwogene Entscheidung zu gestatten. Diese Eile beweist, daß es den Leitern der Bewegung nicht um eine Untersuchung, sondern um die Herbeiführung des Streiks zu tun war. Sie mußten sich bewußt sein, daß die Enquête ihre Anklage als unbegründet herausstellen werde, und suchten dieselbe daher zu hintertreiben, dabei jedoch den Schein zu wahren, als ob ihnen an einem gütlichen Ausgleich gelegen sei.»

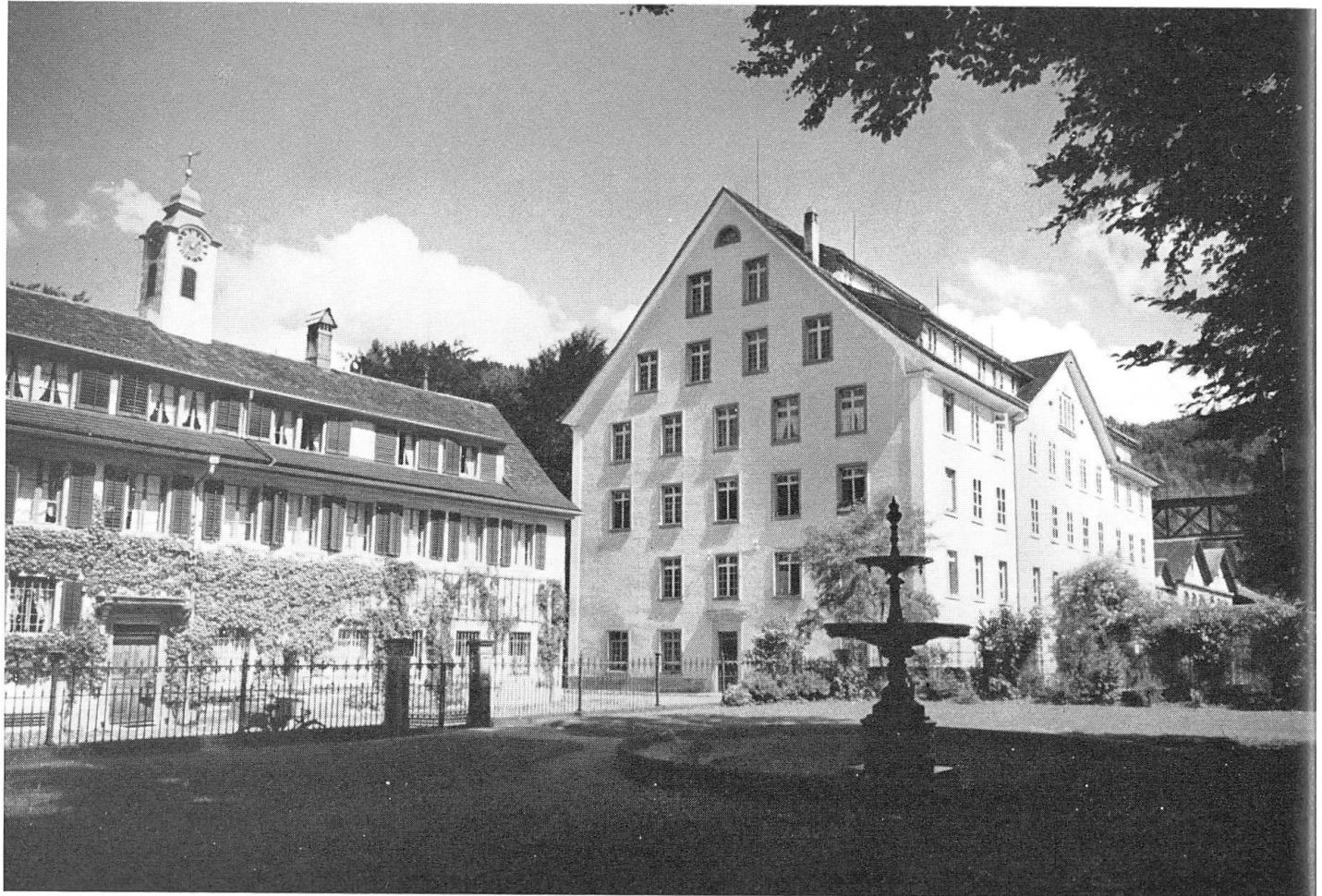
Guyer-Zeller schürte die Streikbewegung durch seine entschiedene, unbeirrbare Haltung sehr stark. In einem Stimmungsbild vom Zürcher Haupt-



Guyer-Zeller

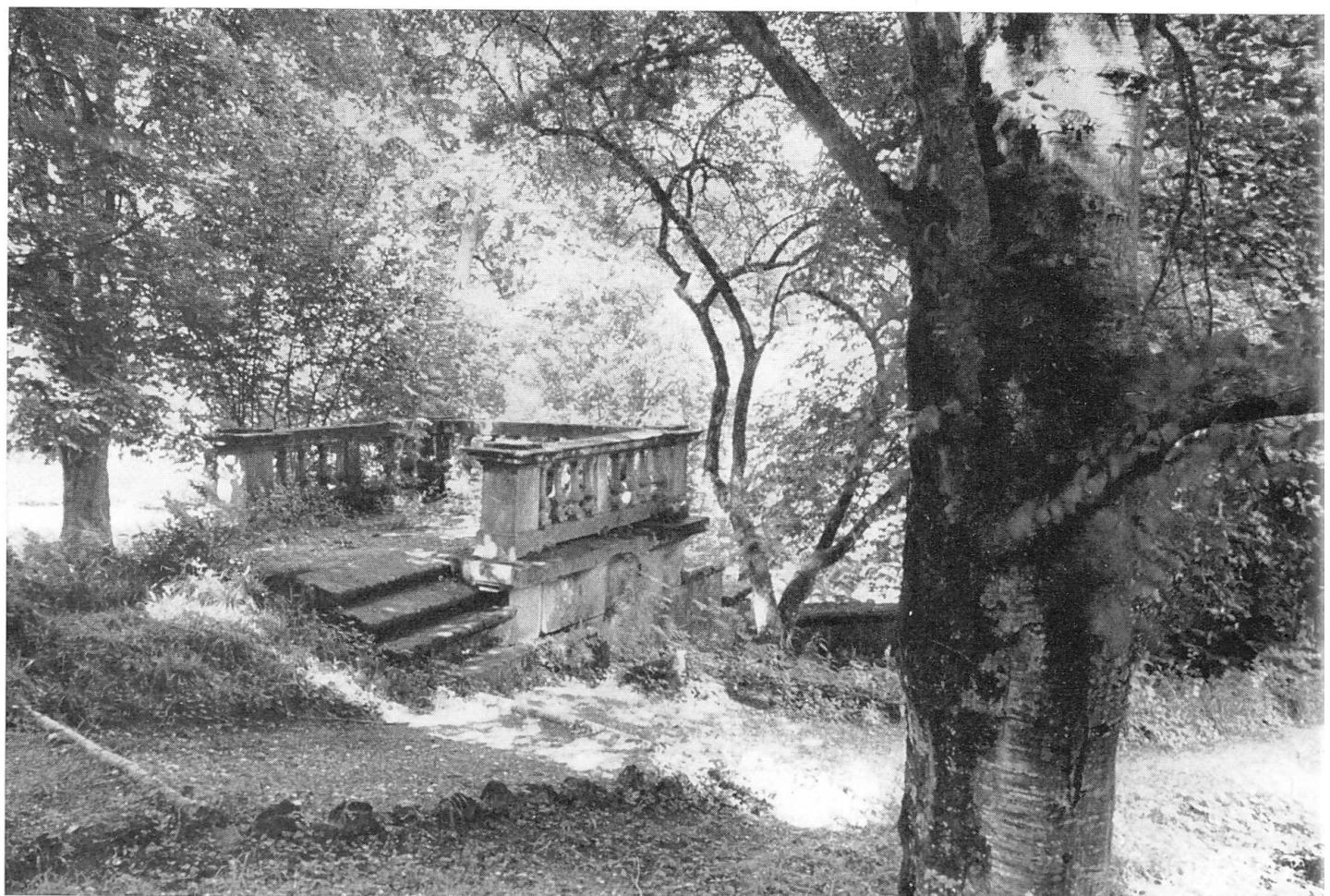
Adolf Guyer-Zeller
1839–1899

nach einem Gemälde von Costelli



Guyers Geburts- und Jugendstätte: Wohnhaus und Baumwollspinnerei in Neuthal bei Bäretswil

Terrasse in dem von Guyer-Zeller angelegten Garten in Neuthal



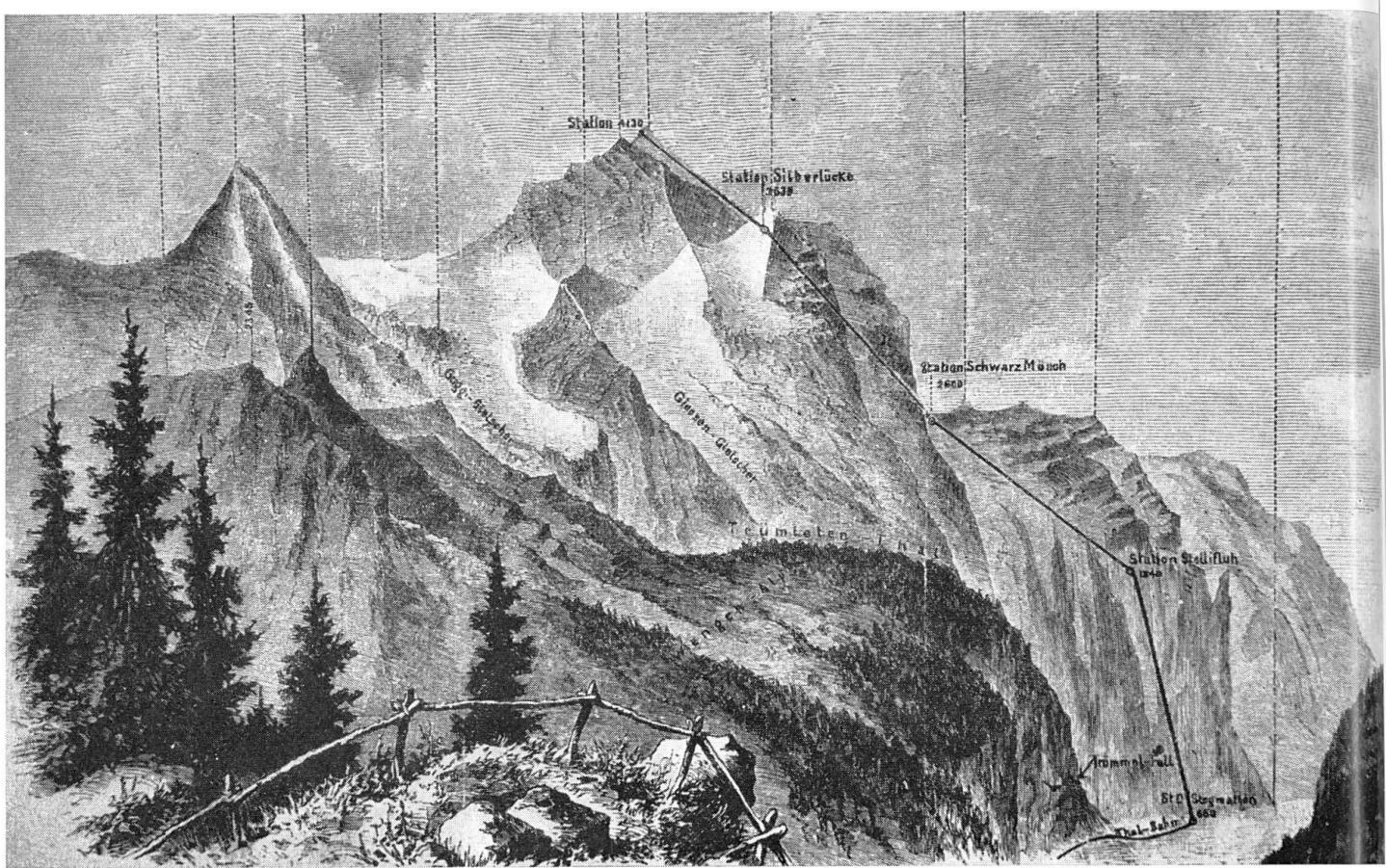


Die Uerikon-Bauma-Bahn seligen Angedenkens

Vier Photos von Jak. Tuggener

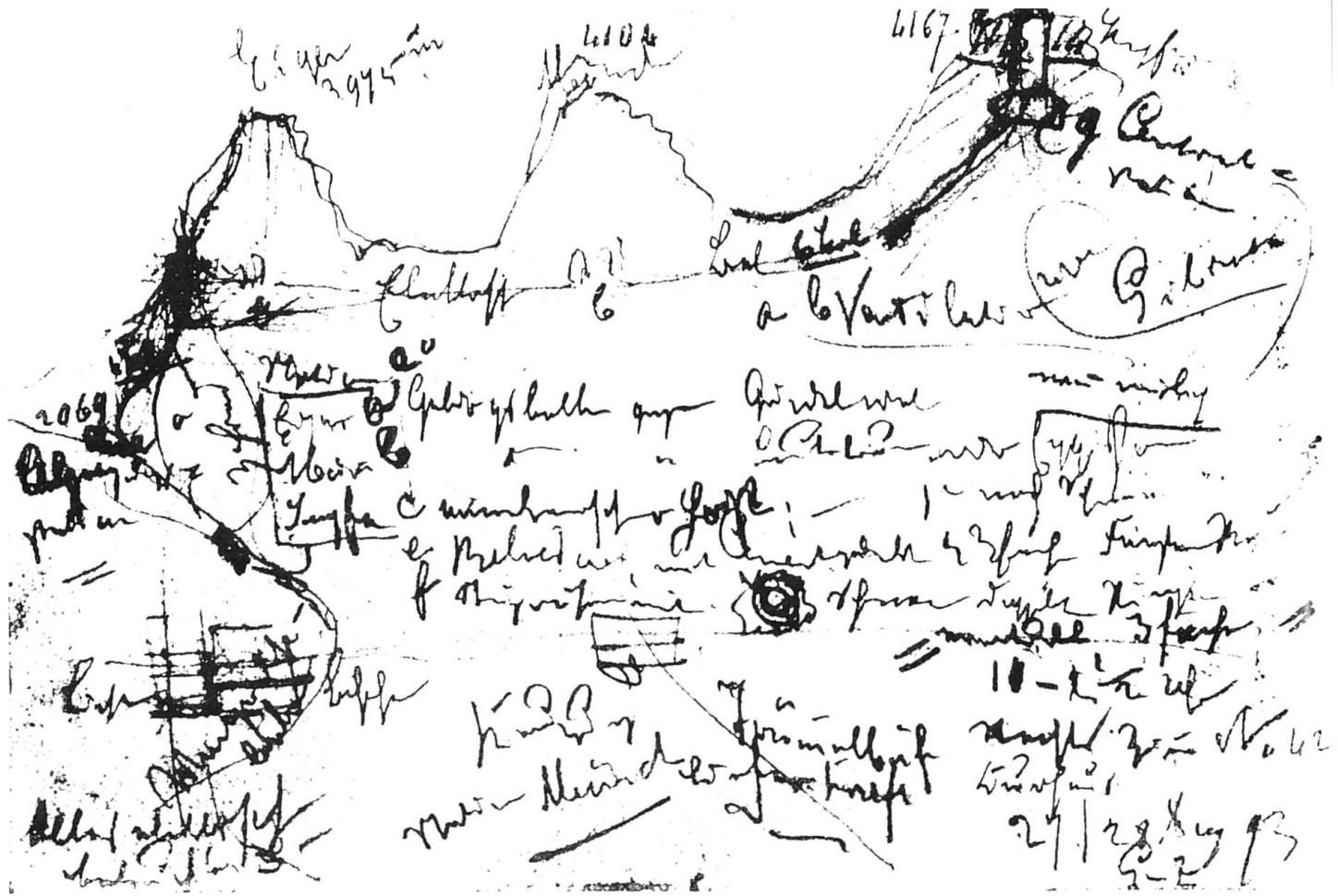
Guyer-Zellers Grabmal auf dem Familiengrab in Bauma, im Hintergrund ein Eisenbahnviadukt





Ein Vorläufer: Das Projekt Trautweiler von 1890, das eine Drahtseilbahn von Stechelberg im Lauterbrunnental über den Schwarzen Mönch und das Silberhorn nach dem Gipfel der Jungfrau vorsah. Zeichnung von Ingenieur S. Simon, publiziert in der «Illustrierten Zeitung», Leipzig, vom 1. Februar 1890 (Verkehrshaus der Schweiz)

Guyer-Zellers berühmtes Taschenbuchblatt, auf dem der Baugedanke der Jungfraubahn erstmals festgehalten wurde: Anschluß an die Wengernalpbahn auf der Kleinen Scheidegg. Es trägt das Datum des 27./28. August 1895



Jungfrau bahn.

Mignon.



Kennst Du das Land, wo Alpen-
rosen blüh'n,
Im Abendstrahl die Gletscher
rot erglüh'n,
Helvetia's Farben von Pa-
lästen wehn',

Der Gemsbock springt und still die Fühe steh'n?

Kennst Du es wohl? Dahan, dahan,
Ich hatt' es nimmer aus, o laß uns zieh'n!

Kennst Du das Haus? auf Säulen ruht sein
[Dach,

Au Stillem Harren lädt ein kühl Gemach,
Und Kondukteure flöten süß Dich an:

Einstiegen, if you please, zur Jungfraubahn!

Kennst Du es wohl? Dahan, dahan,
Mit einem Rundbillet, o laß uns zieh'n!

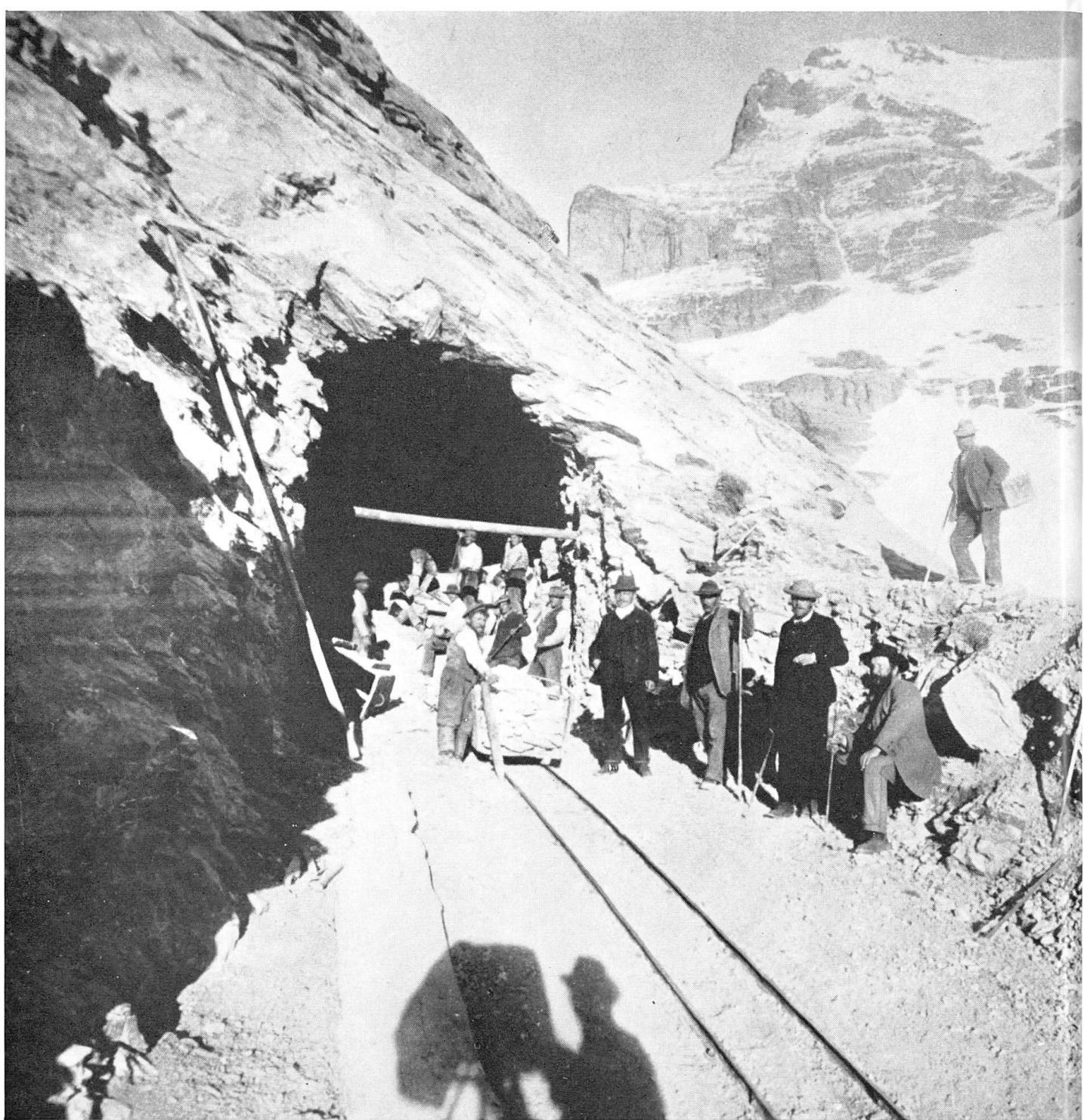
Kennst Du den Berg und seinen Eisensteg?
Das Blißthier sucht im Tunnel seinen Weg,
In Höhlen wohnt der Kellner sanste Brut,
Zur Jungfrau schwiebt per lift Du glatt u. gut.

Kennst Du ihn wohl? Dahan, dahan
Führt unser Weg; o heut' noch laß uns zieh'n!



Ota Lorch. 94.

W. Armbuster Zürich



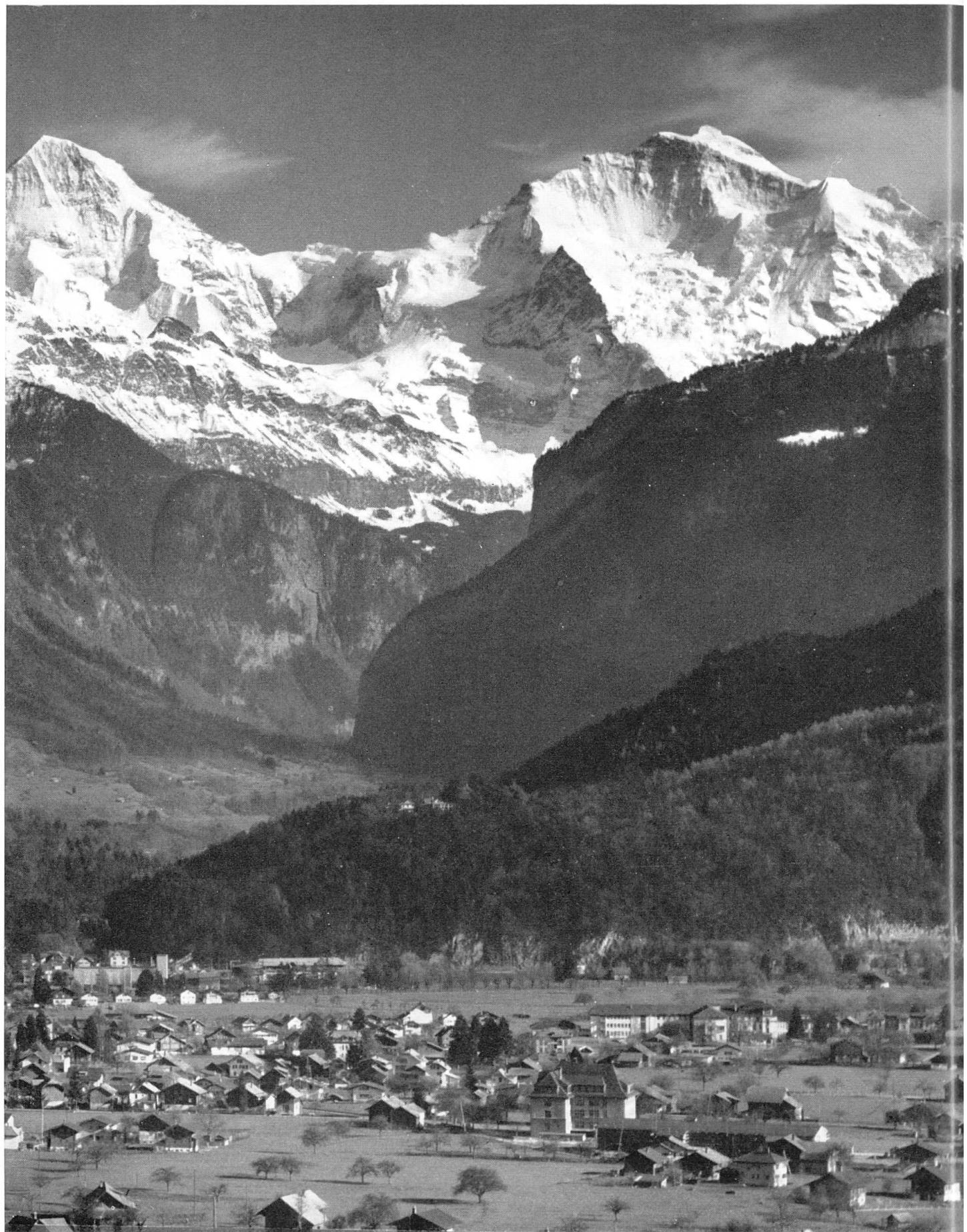
Während der Bauarbeiten am Tunneleingang auf Eigergletscher. Im Vordergrund der Schatten des Photographen

Guyer-Zeller (rechts außen) mit Frau und Tochter und weiteren Gästen auf einem Ausflug an die Baustätten am Eigergletscher



Guyer-Zeller präsentiert sich aufrechtstehend in einem Rohr der Druckleitung des Kraftwerkes
Lauterbrunnen





Die Jungfrau, von Interlaken aus gesehen

Photo Beringer & Pampalucchi

bahnhof während des Streikes – es wurde in der «Neuen Zürcher Zeitung» veröffentlicht – lesen wir:

«Auf den Trottoirs spazieren etwas mehr Herren als gewöhnlich, sie plaudern eifrig; was wir hören, sind harte Worte auf Guyer-Zeller. Kaufleute, Fabrikanten, Bankleute ergehen sich in den gleich kräftigen Ausdrücken: „Fort mit dem Steckkopf, er ist an allem schuld.“»

«Wo man geht und steht, hört man die verschiedensten sich widersprechenden Urteile; die schärfsten Urteile hört man aber überall, bei arm und reich, über Guyer-Zeller. Eine Summe von Abneigung und Erbitterung scheint sich in allen Bevölkerungsschichten gegen den Diktator der Nordostbahn angehäuft zu haben.»

Die erste Erregung im Volke legte sich. Mehr und mehr meldeten sich in der Presse Stimmen, die die Schuld vorwiegend beim Organisator des Streiks, bei Dr. Sourbeck, suchten.

Engadin–Orient-Bahn

Eine normalspurige Eisenbahnverbindung von Calais nach Konstantinopel über das Engadin! Guyer-Zeller befaßte sich bei dieser Engadin–Orient-Bahn mit der Strecke Chur–Tiefencastel–Albula–Zernez–Ofenpaß–Meran. Er ließ ein Projekt ausarbeiten und wandte sich gegen eine Verlängerung der Schmalspurlinie Chur–Thusis, da dadurch die Interessen des Kantons Graubünden nicht voll gewahrt würden. Sogar Besprechungen fanden im Herbst 1895 in Meran statt, an denen er seine Pläne entwickelte. Anfangs Juni 1898 stellte die Nordostbahn allen Mitgliedern der eidgenössischen Räte eine Broschüre über dieses Projekt zu. Als aber der Bund dem Kanton Graubünden eine einmalige Subvention von 8 Millionen für die Erstellung schmalspuriger Eisenbahnen – d.h. für die Rhätische Bahn – bewilligte, war das Urteil über Guyer-Zellers Engadin–Orient-Bahn gefällt.

Der Schöpfer der Jungfraubahn

Die Eisenbahnprojekte der 1850er Jahre beschränkten sich nicht auf die Flußtäler; im Geiste erstürmten sie schon damals die Berge. Im Jahr 1859 trat erstmals Friedrich Seiler aus Interlaken, seines Zeichens Hotelier, Indu-

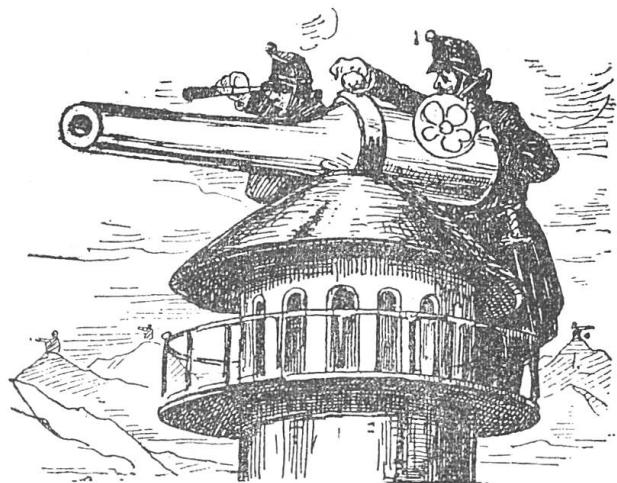
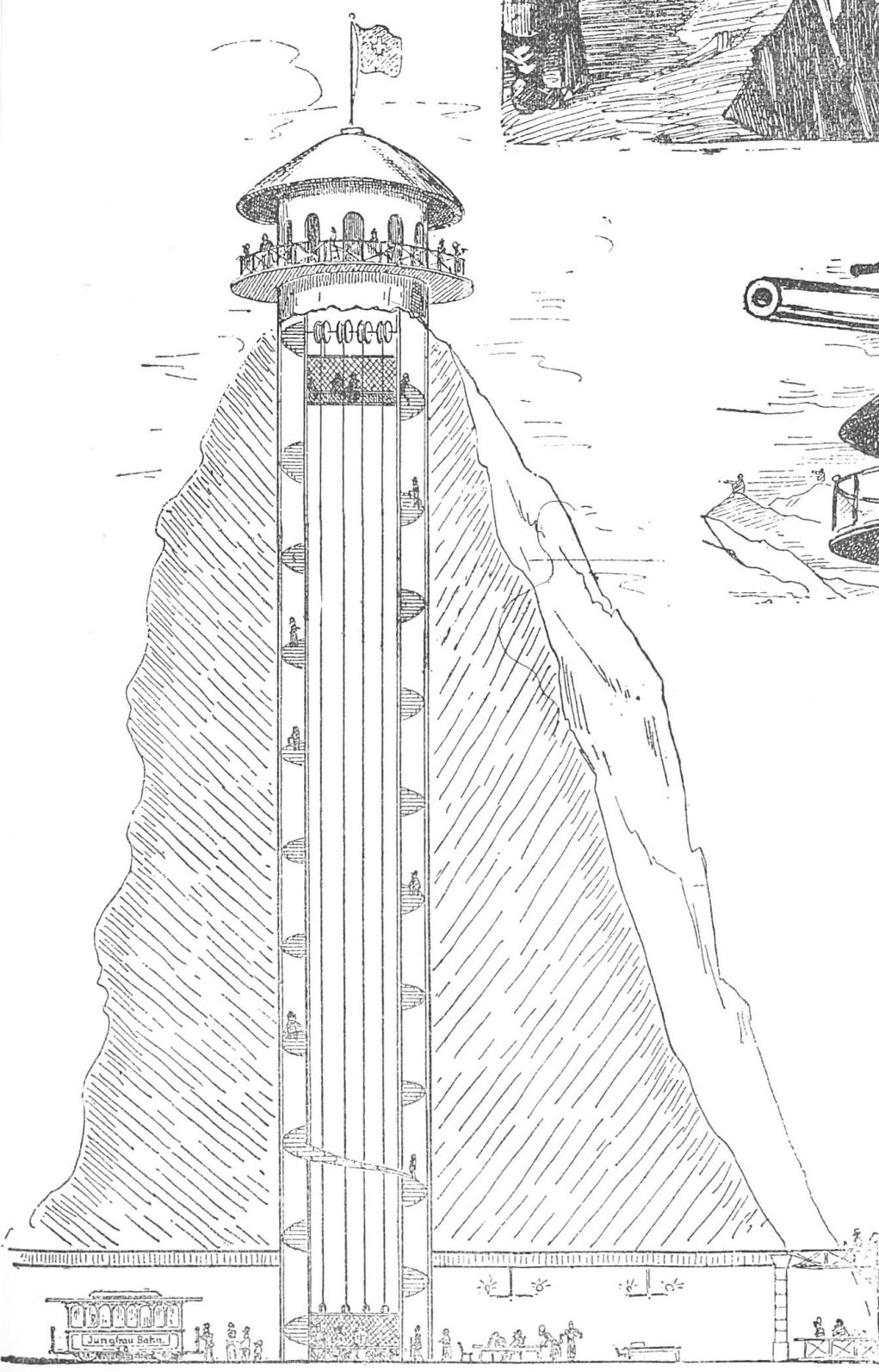
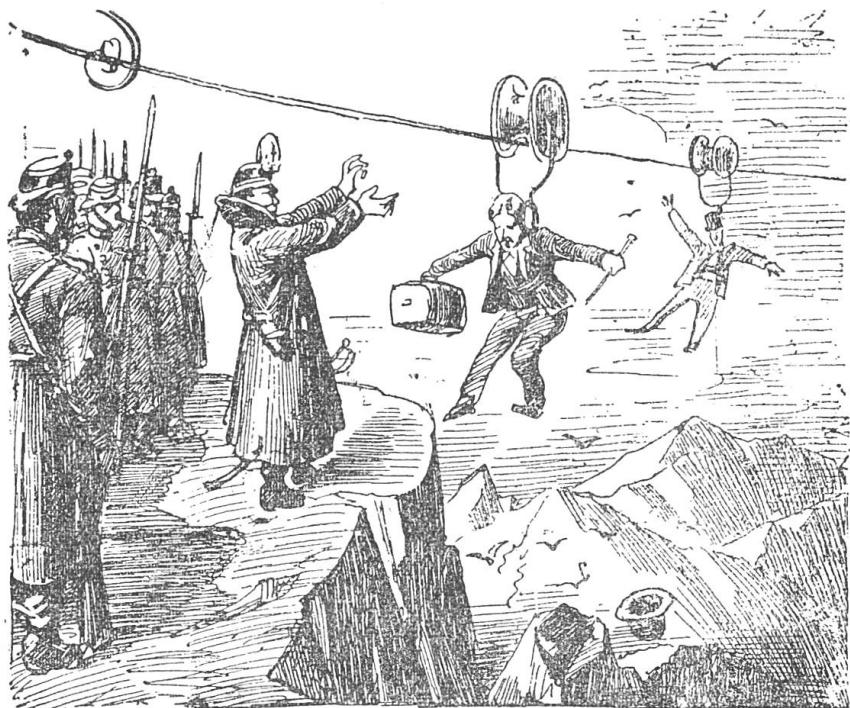
strieller, Oberst und Nationalrat, mit dem Projekt einer Jungfraubahn vor die Öffentlichkeit. Sein Vorschlag einer pneumatischen Bahn von Lauterbrunnen aus geriet jedoch bald in Vergessenheit.

Im Jahre 1886 brachte die «Neue Zürcher Zeitung» die Meldung, eine in London zusammengetretene «International Mountain Way Company» beabsichtigte, «einen für Fußgänger, Pferde und Maultiere gangbaren, absolut gefahrlosen Weg auf die Jungfrau» anzulegen. Außerdem denke sie daran, zur Rottalklubhütte hinauf eine elektrische Eisenbahn zu bauen. Am 1. April erschien dieser Artikel; das Datum sagt alles.

Aber schon drei Jahre später tauchten drei ernsthafte Projekte für eine Jungfraubahn auf. Zuerst bewarb sich am 16. Oktober 1889 Maurice Koechlin, Ingenieur bei Eiffel in Paris, beim Bundesrat um eine Konzession. Er dachte an eine in fünf Sektionen gestaffelte, durch Wasserübergewicht betriebene Drahtseilbahn oder an eine elektrische Zahnradbahn, die beide ihren Ausgangspunkt bei Stechelberg hätten. Dann war es Ingenieur Alexander Trautweiler aus dem aargauischen Laufenburg, der ebenfalls aus dem hinteren Lauterbrunnental eine Drahtseilbahn in vier Tunnels bis etwa 30 Meter unter die Jungfrauspitze führen wollte. Schließlich lag 1890 das Projekt des Zürcher Ingenieurs Eduard Locher, des Erbauers der Pilatusbahn, vor. Seine Bahn brauchte einen Tunnel mit zwei runden Röhren von je drei Metern Durchmesser. Die zylindrischen, ungefähr 20 Meter langen Wagen würden durch Druckluft in diesen Röhren auf- und abwärts bewegt. Auch dieses Projekt schloß an die Linie Interlaken–Lauterbrunnen an, so daß die Fahrt von Interlaken auf die Jungfrau nur eine Stunde erfordert hätte. Koechlin erklärte sich mit dem Projekt Lochers solidarisch. Am 4. April 1891 wurde dafür auch die Konzession erteilt. Die beiden Ingenieure lösten sie aber nicht ein. Auf das Gesuch Trautweilers konnte der Bundesrat nicht eintreten. Alle drei Projekte hatten die gleichen Nachteile. Anziehende Zwischenstationen fehlten, eine etappenweise Eröffnung der Bahn und damit eine Verzinsung des Kapitals vor der Vollendung waren unmöglich.

Guyer-Zellers Bahn – wir erinnern uns jetzt des denkwürdigen Abstiegs vom Schilthorn – berührte Zwischenstationen, von denen jede ein anderes Landschaftsbild zeigte, eine neue Aussicht erschloß und auf das einmalige Erlebnis der Endstation vorbereitete. Dadurch konnte sie in Etappen dem Betrieb übergeben werden. Ihren Anfang nahm diese elektrische Zahnradbahn ja auf der Kleinen Scheidegg, führte nach der Station

Aus der Flugschrift von 1894: wie der Zeichner sich die Rekrutierung der Gebirgstruppen vorstellt

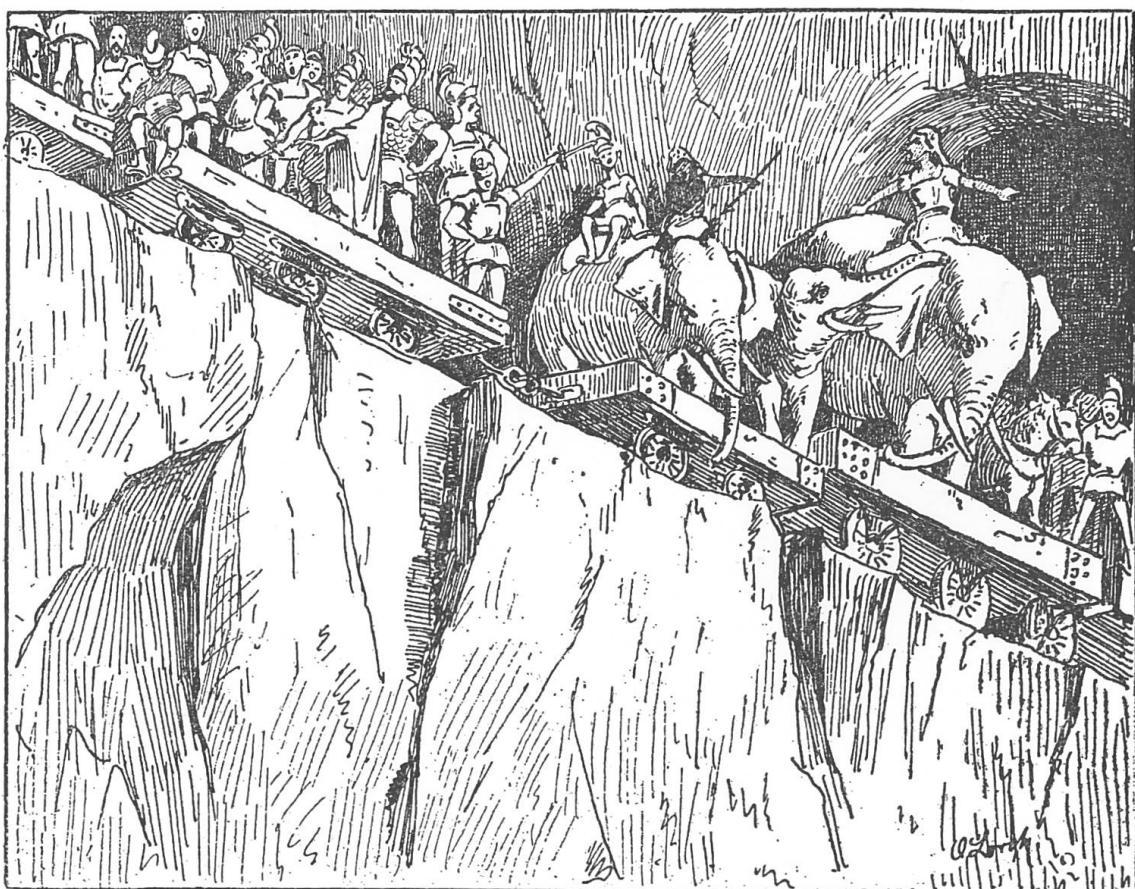


Der Zeichner meint, die Kuppe des Turms auf der Jungfrau könnte sich auch militärisch gebrauchen lassen

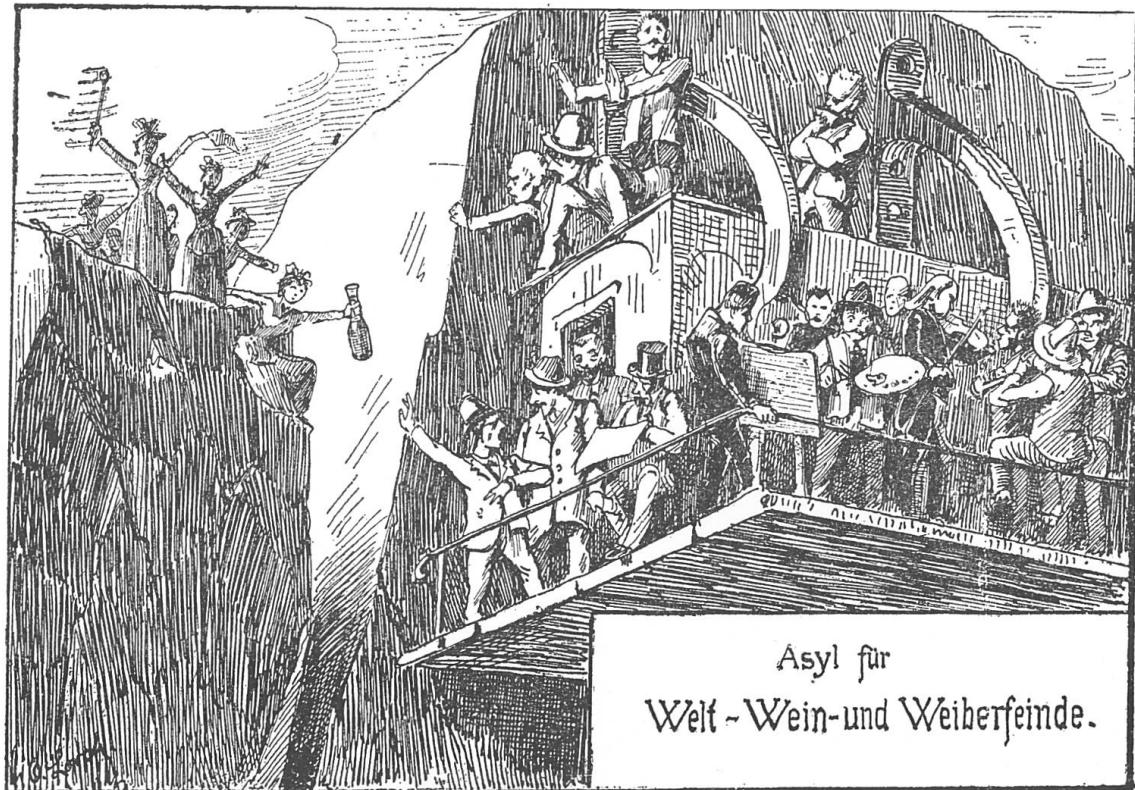
Guyer-Zeller gedachte, die Endstation im Innern des Jungfraugipfels anzuordnen und die letzten 65 m Höhe zum Gipfel durch einen Aufzug und eine Wendeltreppe zu überwinden. Die scherhaftige Zeichnung stützt sich auf das eigentliche Projekt

Eigergletscher in engem Bogen durch den Eiger und den Mönch, erreichte das Jungfraujoch und stieg in einer Spirale gegen die Jungfrau an, deren Gipfel durch einen 65 Meter hohen Lift erschlossen werden sollte. Am 20. Dezember 1893 reichte Guyer-Zeller sein Konzessionsgesuch ein, nachdem er sich mit den Inhabern der Konzession einer Drahtseilbahn auf den Eiger verständigt hatte. Diese verzichteten gegen eine Abfindungs- summe auf den Bau ihrer Bahn. Guyer-Zeller befaßte sich am Schluß des Gesuches mit der voraussichtlichen Frequenz, welche die Bahn bis zur Station Mönch aufweisen werde. Seltsam muten uns seine dithyrambischen Sätze an den Bundesrat an:

«Die Mönchstation bietet für sich allein schon einen der großartigsten Fernblicke des Schweizerlandes auf die zum großen Teile von ihr aus sichtbare, herrliche Gletscher- und Gebirgswelt, die sich zwischen den Berner



«Hannibals Heerzug über die Alpen» verulkt die Idee der Jungfraubahn



Eine Scherzzeichnung, die für sich selbst spricht

Alpen und dem Rhonetal ausdehnt, so daß Tausende einst dort oben – wie viele mehr noch später auf der Jungfrauspitze – die Gottfried Kellerschen Worte begeistert ausrufen werden:

„Trinkt, o Augen, was die Wimper hält,
Von dem goldenen Überfluß der Welt!“

Seinem Konzessionsgesuch fügte er verschiedene Gutachten bei, die sich mit Bedenken technischer, ästhetischer und finanzieller Art befaßten. Alle ihre Verfasser – unter ihnen finden wir auch den damals bekannten Ballonfahrer Spelterini – sprachen sich für dieses Projekt aus; auch das Zentralkomitee des Schweizer Alpen-Clubs befürwortete es.

In einer 1894 erschienenen vierseitigen Flugschrift – sie glich in Aufmachung und Tonart am ehesten einer Fastnachtszeitung – spielten die Anhänger Guyer-Zellers ihr Projekt gegen die früheren Vorschläge mit den Versen aus:

«Wo Köchlin kocht und Locher locht,
Da ist nicht *traut zu weilen*;
Doch wo der *Guyer* tunneliert,
Durch Mönch und Eiger flott kutschiert,
Dorthin, Freund, laß uns eilen.»

Nicht alle kritischen Gemüter ließen sich auf diese Weise beruhigen. Als die eidgenössischen Kammern im Dezember 1894 den Antrag des Bundesrates berieten, wurden die verschiedensten Bedenken laut. In erster Linie drehten sie sich um die Schwierigkeit der Ausführung und die Gefährdung von Gesundheit und Leben der Menschen. Vereinzelt meldeten sich auch Stimmen, die das Hochgebirge in seiner Schönheit und Reinheit erhalten wollten. Der spätere Bundesrat Forrer bezweifelte im Nationalrat, daß das Projekt technisch überhaupt ausführbar sei; er stellte auch die Sicherheit des Betriebes und die Bauberechnungen in Frage. Die Kommission des Ständerates beantragte einen Zusatz ganz eigener Art. Danach durfte die Gesellschaft den ohnehin sehr beschränkten Raum auf dem Jungfraugipfel nicht ausschließlich für ihre Zwecke beanspruchen, damit auch der klassische Bergsteiger dort oben noch sein Plätzchen finde. Den beiden Räten fehlte jedoch eine gesetzliche Möglichkeit, die Konzession zu verweigern. Immerhin war ihnen folgender Konzessionsartikel sehr willkommen:

«Der Bundesrat wird die Genehmigung der Detailpläne für diejenigen Strecken, welche höher als die Station Eiger (etwa 3200 Meter über Meer) liegen, erst dann erteilen, wenn nachgewiesen sein wird, daß der Bau und Betrieb der Bahn in bezug auf Leben und Gesundheit der Menschen keine ausnahmsweisen Gefahren nach sich ziehen werden.»

Am 21. Dezember 1894 erteilte die Bundesversammlung schließlich die Konzession. Sicher hat auch das Anerbieten Guyer-Zellers die eidgenössischen Räte günstig gestimmt, ein meteorologisches Observatorium auf dem Jungfraujoch mit mindestens 100 000 Franken aus eigenen Mitteln auszustatten.

Um die Finanzierung der Jungfraubahn zu erleichtern, gründete Guyer-Zeller 1894 unter dem Namen «Bank Guyerzeller» in Zürich eine Privatbank, die sich seit 1898 vorwiegend der Emission und dem Handel von Aktien der Bahnen im Jungfraugebiet widmete. Einer seiner Söhne, Gebhard A. Guyer, gehörte dem Verwaltungsrat der Bank bis 1937 an; sie wurde 1910 unter gleichzeitiger Erweiterung der Geschäfte in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Die Bank besteht heute noch in Zürich unter der Firma Guyerzeller Zurmont Bank AG.

Die behördliche Konzession für den Bau der Bahn lag vor, doch fehlte das Geld. Mit einer Broschüre, datiert vom 22. Juni 1896, versuchte Guyer-Zeller, das Publikum für die Sache zu gewinnen. Wissenschaftler gaben

darin Gutachten über geologische und klimatische Verhältnisse ab, Ingenieure ihre technischen Berichte, und Guyer-Zeller selber lud zur finanziellen Beteiligung ein. Er rechnete mit Anlagekosten von höchstens 10 Millionen Franken, die sich aus 6 Millionen vierprozentiger Obligationen und 4 Millionen Aktienkapital zusammensetzten. In sieben Jahren sollte der Gipfel der Jungfrau erreicht sein. Hoch erfreut schrieben «Die Schweizer-Bahnen», ein «Organ für Eisenbahnwesen, speziell für die Simplon-, Engadin–Orient- und Jungfraubahn», daß die Broschüre in der ganzen schweizerischen Presse eine sympathische Aufnahme gefunden habe. Wohl konnte diese Zeitschrift, die Guyer-Zeller sehr nahe stand, verkünden, «die Feindseligkeiten, Zweifel und Nörgeleien seien verstummt, und Schritt für Schritt gewinne das Unternehmen an Popularität»; aber die Stimmung im Volke schien nicht eben dazu angetan, das gewagte Projekt einer in jenen Jahren sehr umstrittenen Persönlichkeit zu fördern. Baukreise äußerten sich skeptisch dazu; zum Teil waren es allerdings Techniker und Ingenieure, die bei der Vergebung der Arbeiten nicht berücksichtigt worden waren und die darauf an der Konzeption Guyer-Zellers keinen guten Faden mehr fanden. Langsam wichen die Bedenken, besonders als sich ausländische Kreise für den Bahnbau zu interessieren begannen.

Am 27. Juli 1896 war es so weit: Der Sekretär der Jungfraubahn, Dr. Wrubel, tat den ersten Spatenstich. Die erste Teilstrecke Kleine Scheidegg–Eigergletscher wurde in Angriff genommen. Infolge der fortgeschrittenen Jahreszeit fiel es schwer, genügend Arbeitskräfte zu finden. Außerdem verzögerte das ungewöhnlich schlechte Wetter die Arbeiten. Während des ersten Winters arbeitete man nicht an der Bahnstrecke, dafür wurden die Ergebnisse des «Internationalen Wettbewerbes zur Erlangung von Entwürfen für die Anlage der Jungfraubahn» um so gründlicher ausgewertet. Guyer-Zeller hatte nämlich einen solchen Wettbewerb mit einer Preissumme von 30 000 Franken ausgeschrieben, um beim Bau die neuesten Erkenntnisse anwenden zu können.

Schon drangen die Bohrer in den Eiger ein; von nun an waren die Arbeiten auch im Winter möglich. Das Werk ging gut voran. Daher war Guyer-Zeller im November 1897 überzeugt, daß 8 Millionen Franken für den Bau ausreichten. Im Hochwinter 1897/98 arbeiteten ungefähr 70 Mann am Haupttunnel oberhalb der Station Eigergletscher. «Bei der von ganz unbeteiligter Seite in öffentlichen Blättern wiederholt anerkannten guten Verpflegung der Arbeiter melden sich deren so viele an, daß das Personal, wenn

es nötig wäre, beliebig erhöht werden könnte.» Immer wieder erschienen in den «Schweizer-Bahnen» Berichte vom Eigergletscher, bald über die Witterungsverhältnisse und die sanitären Einrichtungen auf dieser hochgelegenen Baustelle, bald über technische Probleme beim Bau. Warum das? «Die Schweizer-Bahnen» gaben den Grund selber an: «Es ist in letzter Zeit von Gegnern der Jungfraubahn so viel Gehässiges über dieses große Unternehmen in die Welt gestreut worden, daß es wohl angezeigt ist, einige Mitteilungen über den Stand der Arbeiten zu publizieren.»

Im Sommer 1898 waren etwa 350 Arbeiter auf der offenen Strecke und im Tunnel beschäftigt. Am 19. September des gleichen Jahres fand die Einweihung des ersten Teilstückes Scheidegg–Eigergletscher statt. Über 400 geladene Gäste fuhren zum Eigergletscher und wohnten dort den Feierlichkeiten bei. Der «Gletscherpfarrer» Strasser aus Grindelwald hielt eine Bergpredigt; ein kurzes Festspiel wurde aufgeführt; die «Chambre XXIV» des Männerchors Zürich umrahmte die festliche Stunde. Die Räumlichkeiten auf der Scheidegg waren zu klein, um nachher beim Bankett die ganze Gesellschaft zu vereinigen. So speiste man eben in verschiedenen Sälen und hörte die vielen Reden und Trinksprüche, die alle den Wagemut und die Tat Adolf Guyer-Zellers würdigten. Er selber hielt eine Tafelrede. Er hoffte, daß im Jahre 1904, wenn das letzte Teilstück vollendet sei, recht viele der jetzigen Gäste der Einladung auf den Gipfel der Jungfrau folgen würden.

War die fürstliche Eröffnungsfeier nicht übertrieben? Diese erste Teilstrecke unterschied sich von der Wengernalpbahn ja nur dadurch, daß die Züge der Jungfraubahn mit elektrischer Kraft fuhren, die von einer Zentrale tief unten im Lauterbrunnental bezogen wurde. Ohne Wirkung auf die Gegner des Bahnprojektes blieb denn die Einweihungsfeier auch nicht. Sie fanden, die bisherige Leistung stehe in keinem Verhältnis zur großen Propaganda. Immerhin besichtigten zahlreiche Persönlichkeiten aus dem In- und Ausland die Baustelle und waren beeindruckt vom gewaltigen Werk, das da wuchs. Es wuchs, aber äußerst langsam. Breite Kreise hatten ihre Sensationslust gestillt und standen der Jungfraubahn mit Spott und Gleichgültigkeit gegenüber. Zwei Ereignisse bestärkten diese Leute in ihrer skeptischen Haltung.

Am Weihnachtsabend 1898 gelang es fünf Rädelsführern, von den 80 Arbeitern etwa 20 Italiener gegen die Bauleitung aufzuwiegeln. Anfänglich sprach man von Lohnforderungen als Ursache dieser Meuterei,

später erklärten «Die Schweizer-Bahnen», den Rädelsführern würden anarchistische Tendenzen nachgesagt. Auf jeden Fall ließen sich viele Italiener beeinflussen, so daß sich der Oberingenieur, der Aufseher und sechs Schweizer eine Nacht lang im Belagerungszustand befanden. 20 Italiener wurden darauf fristlos entlassen. Einer der Aufwiegler stand außerdem im Verdacht, «Dynamit zu dem Zwecke gestohlen zu haben, mit demselben Unheil anzustiften».

Wenige Wochen später, in der Nacht auf den 26. Februar 1899, kostete ein Unglück sechs Menschen das Leben. Eine Sprengladung war vorzeitig losgegangen und tötete einen Aufseher, einen Vorarbeiter und vier Mi-neure.

Mühsam schaffte sich ein kleiner Trupp durch das harte Gestein des Eigers aufwärts, der Jungfrau entgegen. Dr. Friedrich Wrubel, ein enger Freund Guyer-Zellers, berichtete in seiner Schrift «Ein Winter in der Gletscherwelt» vom Leben am Eiger. Drei Schichten arbeiteten je acht Stunden im Tag. Am 7. März 1899 wurde ein acht Meter langer Querstollen durchgeschlagen; der Durchstich zur provisorischen Station Rotstock auf 2550 m Höhe war vollendet. Stimmten die Berechnungen, die die Ingenieure angestellt hatten? Genau am vorgesehenen Ort durchbrach der Stollen die Felswand. Durch eine kleine Öffnung flutete das Tageslicht in das Dunkel des Berges. Ein kurzer Abschnitt aus Wrubels Broschüre soll die Stimmung der Arbeiter in jenen Minuten zeigen:

«Da standen wir endlich, auf einem jäh abstürzenden, eis- und schneebedeckten Abhange, Bart und Haar vom Dynamitrauch ganz grau gefärbt, mit beschmutzten Kleidern, aber übergossen vom Sonnenlicht, geblendet vom Glanz und der Pracht der sich uns darbietenden Welt. Bis zum Jura hinüber schweifte unser Blick, um dann zurückzukehren und haften zu bleiben auf den braunen, faltendurchfurchten Gesichtern unserer älteren Arbeiter. Ein jeder las es dem andern von den Augen ab, was sein Herz bewegte. Und als wir unsere Kopfbedeckung abnahmen, wußte jeder, daß die Ehrenbezeugung jenem tüchtigen Aufseher und jenen braven Arbeitern galt, die wenige Tage vorher im Tunnel ums Leben gekommen waren. Wie sehr hatten auch sie den Tag des Durchschlags ersehnt. Sie sollten ihn nicht erleben.»

Am Abend brachten die Arbeiter mit der Harmonika den Vorgesetzten ein Ständchen. Sie wollten damit auch Guyer-Zeller ehren. Er ließ der Arbeiterschaft am nächsten Morgen folgendes Telegramm zugehen:

«Wegen Abwesenheit kann ich Ihnen erst heute mitteilen, wie sehr mich der Durchschlag zur Station Rotstock freut. Mit neuem Mut wollen wir alle am Werke weiterarbeiten. Guyer-Zeller.»

Vier Wochen später erreichte die Trauerbotschaft die Arbeiter: «Soeben ist der Präsident gestorben!» Wrubel berichtete mit folgenden Worten vom Eindruck, den diese Meldung auf Eigergletscher hinterließ:

«Den ältesten wie den jüngsten Arbeitern rannten Tränen über die Wangen. Der Verstorbene war ihnen gleichsam ein Vater gewesen. Kam er zum Gletscher herauf, so ging er in die Arbeiterbaracken und kostete von der Suppe, dem Fleisch, dem Gemüse, dem Brote, dem Wein, von allem, was den Arbeitern an Speis und Trank vorgesetzt wurde, um sich selbst zu überzeugen, ob die Nahrung gut und kräftig sei. Für jeden hatte er ein freundliches Wort. Gern erkundigte er sich nach den Familienverhältnissen einzelner Arbeiter und fragte die ältern nach dem Befinden von Weib und Kind, wobei ihm sein ungewöhnliches Gedächtnis sehr zustatten kam. Und selten verließ er den Tunnel, ohne einige Goldstücke zu deponieren, damit sämtliche Arbeiter nach getaner Arbeit, etwa am Samstagabend, sich an einem frischen Bier gütlich tun könnten.»

Mit dem Tode Guyer-Zellers stand das Werk der Jungfraubahn nicht still. Je weiter zwar die Arbeiten vorrückten, desto deutlicher erwies sich, daß die Bauzeit bedeutend länger, die Kosten viel höher seien als vorgesehen. Doch Guyer-Zellers Angehörige und Freunde setzten das einmal begonnene Werk fort. Am 2. August 1899 wurde die Zwischenstation Rotstock eröffnet. Mit der Station Eigerwand – sie wurde am 18. Juni 1903 dem Betrieb übergeben – erschlossen die Bahnbauer die weite Aussicht nach Norden bis zum Jura und den Tiefblick auf Grindelwald. Nachdem 1905 die Station Eismeer auf 3160 m erreicht und die Innenräume ausgebaut waren, lud die Jungfraubahn auf den 30. Juni 1907 etwa 250 Gäste zu einer glänzenden Einweihungsfeier ein. Der Name dieser Station tönt die Naturschönheiten an, die sich da im Angesicht von Schreckhorn und Lauteraarhorn offenbaren. $7\frac{1}{2}$ Millionen Franken waren bereits ausgegeben, als die Station Eismeer eröffnet wurde. Die Vorverlegung der Endstation zum Jungfraujoch drängte sich auf, dies um so mehr, als der Sattel zwischen Mönch und Jungfrau ja durch eine prächtige Lage ausgezeichnet ist.

Aber auch so stellten sich dem Bau noch unerwartete Hindernisse in den Weg. Am 15. November 1908 flogen 30 000 Kilogramm Sprengstoff in

die Luft, die Ursache blieb unabgeklärt. Ein Anschlag, der den Bauingenieuren nach dem Leben trachtete, blieb zum Glück ohne größere Folgen. Die Dynamitpatronen, die bei der Station Eismeer in die Zahnstangen gelegt worden waren, beschädigten nur die Lokomotive. Es dauerte noch einmal fünf Jahre, bis die Jungfraubahn am 1. August 1912 die Eröffnung der höchsten Bahnstation Europas auf dem Jungfraujoch, 3454 m über Meer, feiern konnte. Rund 16 Millionen Franken kostete die Bahn, 16 Jahre betrug ihre Bauzeit.

Noch waren dem Unternehmen zwei Jahre beschieden, die eine günstige Zukunft verhießen. Doch dann brachte der Erste Weltkrieg magere Zeiten, von denen es sich auch in den zwanziger Jahren nur mühsam erholte. Zeitweise stellte es den Zinsendienst der Anleihen ein, große Opfer wurden an Aktionäre und Banken gestellt. Die Krisenjahre und der Zweite Weltkrieg trugen zu dieser Entwicklung bei. Direktor Karl Liechti, 1899 als junger Mann von Guyer-Zeller als Betriebsleiter eingesetzt, leitete die Jungfraubahn während mehreren Jahrzehnten vorbildlich. 1938 entstand unter der Führung des initiativen Direktors der Kantonalbank von Bern, Ernst Scherz, ein Bergbahnsyndikat, das über die Mehrheit des Aktienkapitals verfügte. Damit wechselte auch die Leitung des Verwaltungsrates von der Zürcher Gruppe an bernische Vertreter. Seit Ende des Zweiten Weltkrieges erlebt die Jungfraubahn gute Zeiten. Ihren Ausdruck finden sie sicher auch im neuesten Projekt, die Bahn bis auf eine Höhe von 4040 Meter, 118 Meter unterhalb des Gipfels der Jungfrau, zu verlängern. Guyer-Zellers Idee, die Bahn bis ins Gipfelmassiv zu führen, wird wieder aufgenommen!

Wohl hat die Anordnung der Stationen einige Veränderungen gegenüber dem ersten Projekt erfahren, wohl wird die Schlußstrecke zur Jungfrau einmal anders an die bisherige Linie angeschlossen werden, die Grundkonzeption aber entspricht dem Gedanken, der Adolf Guyer-Zeller auf dem Abstieg vom Schilthorn entsprungen ist.

Der Eisenbahnkönig – fern aller Eisenbahnen!

Adolf Guyer war mit Anna Wilhelmine Zeller glücklich verheiratet. Ihrer Ehe wurden drei Kinder geschenkt: 1870 eine Tochter Mathilde, 1875 ein erster Sohn Johann Rudolf, 1880 ein zweiter Sohn Gebhard

Adolf. Allzuviel Zeit blieb dem unermüdlich Tätigen zwar nicht übrig für seine Familie. In ihrem Kreise fand er jedoch die beste Erholung von seiner Arbeit. Den Kindern stand er mit Rat und Tat zur Seite und ebnete ihnen durch eine gute Ausbildung den Weg ins Leben. Mit großer Ehrfurcht gedachte er seiner Eltern; er war ihnen innigst verbunden für die Gaben, die er von ihnen empfangen hatte. Kurz vor seinem Tode äußerte er den Wunsch, an der Seite von Vater und Mutter im Friedhof Bauma beigesetzt zu werden.

Die «Sommerresidenz» in Neuthal baute er zu einem der elegantesten und eigenartigsten Wohnhäuser im Kanton Zürich aus. Springbrunnen, künstliche Wasserzüge und eine Tropfsteingrotte fanden sich in seinem Garten, einer Nachbildung von Gethsemane. In seinen spärlichen Ruhepausen konnte man ihm auf Weg und Steg im Tößbergland begegnen, in dessen Wäldern er stundenlang wanderte. Seinen Arbeitern und Angestellten in Neuthal war er ein vorbildlicher Brotgeber. Nicht selten belohnte er sie für ihre langjährige und treue Pflichterfüllung, häufig half er jungen Menschen, einen Beruf zu erlernen, wenn ihnen das Geld dazu fehlte.

In Zürich wohnte er im Haus zum «Gryffenberg» – der Name erinnert an eine Burgstelle bei Bäretswil –, das er 1884 und 1885 nach eigenen Plänen bauen ließ. Dieses Gebäude, Bahnhofstraße 10, galt zu jener Zeit als schönstes Haus der Stadt.

Wenig zu tun mit Eisenbahnen hat seine Tätigkeit als griechischer Generalkonsul für die deutsche Schweiz. Für seine Verdienste um die griechische Kolonie in Zürich wurde er vom König von Griechenland mit dem Kreuz des Erlöserordens ausgezeichnet. Auf Neujahr 1895 hatte er eine Stiftung von 50 000 Franken zugunsten armer griechischer Studenten errichtet.

Eine mächtige Eiche, die schon manchem Wetter getrotzt habe, sei von einem rauen Frühlingssturm jäh geknickt worden. Nicht umsonst brauchte ein Nachruf auf Guyer-Zeller diesen Vergleich. Wie ein Lauffeuer verbreitete sich am Ostermontag 1899 im Zürcher Oberland die Nachricht, daß Guyer-Zeller am Morgen dieses 3. April in Zürich an einer Herzlämmung gestorben sei. Am Palmsonntag hatte er sich mit einer Grippe niederlegen müssen, die sich bald zu einer Lungenentzündung verschlimmerte.

Am Nachmittag des 6. April 1899 versammelten sich etwa 800 Menschen in Bauma, um dem Verstorbenen die letzte Ehre zu erweisen. Ein Extrazug hatte am Vormittag etwa 300 Trauergäste aus Zürich ins obere Tößtal gebracht. Pfarrer von Wyß hielt die Abdankungsrede, Direktions-

präsident Birchmeier von der Nordostbahn würdigte die Verdienste von Adolf Guyer-Zeller. Über seiner Ruhestätte auf dem Friedhof Bauma wurde später ein eindrucksvolles Grabmal errichtet.

Volere è potere

Im Landhause Guyer-Zellers in Neuthal war dieser Spruch zu lesen. «Wollen ist Können.» Adolf Guyer-Zeller besaß einen starken Willen. Wie ein Pionier, der unverzagt vordringt und Bahn bricht, verfolgte er ein Ziel. Dieses Ziel wurde die Jungfraubahn. Durch den Widerstand weiter Bevölkerungskreise innerlich abgeschlossen, konzentrierte er in seinem späteren Leben alle seine Kräfte darauf, dieses, sein Lebensziel, zu erreichen. Er hat zwar die Vollendung des gewaltigen Werkes nicht mehr erleben dürfen; aber der Name Jungfraubahn läßt auch heute noch gleich an ihren Schöpfer, Adolf Guyer-Zeller, denken. Er förderte den Bau mit großen eigenen Mitteln, ging dabei bis an die äußersten Grenzen der persönlichen Finanzkraft und brachte Opfer, wie sie einer Privatperson nur selten zugemutet werden können.

Oft brauchte er seinen Willen zur Macht nicht weise; er kümmerte sich nicht um die Meinung anderer und zwang ihnen seine eigene auf. Was hat ihn weiten Volkskreisen entfremdet? Der gewaltsame Sturz der Verwaltungsorgane der Nordostbahn. Wenn auch die damalige Verwaltung nicht im Sinne Guyer-Zellers und seiner Mitaktionäre gearbeitet hatte, so war das noch lange kein Grund, sie mit Hilfe von Strohmännern von einem Tag auf den andern auf die Straße zu stellen. Wohl hatte er mit der Aktienmehrheit das Recht auf Berücksichtigung seiner Meinung; aber damals reagierte er seinen Zorn ab, ohne sich die Folgen seines Schrittes überlegt zu haben.

Niemand konnte es ihm hingegen verargen, daß er sein Geld vorwiegend in Eisenbahnaktien anlegte. Nach amerikanischen Vorbildern häufte der «Eisenbahnkönig» Kapital an, gemäß seiner Devise: «Das Geld liegt auf der Straße, man muß es nur aufheben.» In den späteren siebziger und in den achtziger Jahren waren ja Männer gesucht, die trotz schweren Krisen das Vertrauen in die Zukunft der Schweizer Bahnen noch nicht verloren hatten. Einer dieser wenigen Männer war Guyer-Zeller. Nicht Spekulation, die sich auf Intrigen stützt, hat ihn reich gemacht; er rechnete mit

den gegebenen Faktoren und ahnte die Gestaltung künftiger Jahrzehnte voraus.

Auch die Verstaatlichung der wichtigsten Schweizer Bahnen erkannte er frühzeitig als beste Lösung des Eisenbahnproblems für das Schweizervolk. Er war natürlich nie ein begeisterter Befürworter der Verstaatlichung. 1896 erklärte er, er sei nicht gegen diese Maßnahme eingestellt, doch seien die Großbahnen nicht auf sie angewiesen. Es ging ihm vor allem darum, daß die Aktionäre der Bahngesellschaften beim Rückkauf durch den Bund gerecht entschädigt würden.

Die Grundlage seines Wirkens finden wir in seiner geistigen Überlegenheit gegenüber vielen seiner Zeitgenossen. Eine leichte Auffassungsgabe war ihm eigen, mit der er sich eine Bildung erwerben konnte, die weit über seinen Arbeitsbereich hinausragte. Sein mächtig angeregter, beweglicher Geist – die Reisen in seiner Studienzeit haben viel dazu beigetragen – verband sich bald mit weltmännischer Erfahrung, die für die Schweiz jener Jahre ungewohnt war. Der reich begabte, aber nicht zur innern Harmonie gelangte Mann lag oft mit der Öffentlichkeit im Streite. Seine kraftvolle Persönlichkeit vereinsamte immer mehr; eine rauhe Schale schloß sein Inneres bald gegen viele ab.

Mit den geistigen Gaben verband sich eine ungewöhnliche Arbeitskraft. Er kannte keinen Achtstundentag; selbst als er in seinen letzten Tagen auf dem Krankenbett lag, arbeitete er trotz dem ärztlichen Verbote.

Sicher steckte auch der Abenteurer in ihm. Er begeisterte sich für alles Neue und strebte weit gesteckten, zum Teil noch unerforschten Zielen entgegen. Daneben war er eine Künstlernatur, die formen und herrschen wollte. Eine phantastische, ja fast schwärmerische Neigung gehörte zu seinem Wesen. Was für ein Gegensatz zum Realismus des Geschäftsmannes? Doch diese gegensätzlichen Charaktereigenschaften sind nötig gewesen, um den großen Gedanken einer Jungfraubahn in die Tat umzusetzen.