

# Guyer-Zellers Jungfraubahn ist 100-jährig

17. April 2012

**REGION.** Adolf Guyer-Zeller aus dem Neuthal hat sich mit Wanderwegen und der Uerikon-Bauma-Bahn zwei Denkmäler geschaffen. Das bedeutendste ist aber die Jungfraubahn. Vor 100 Jahren erfolgte der entscheidende Durchstich.

WERNER FREI

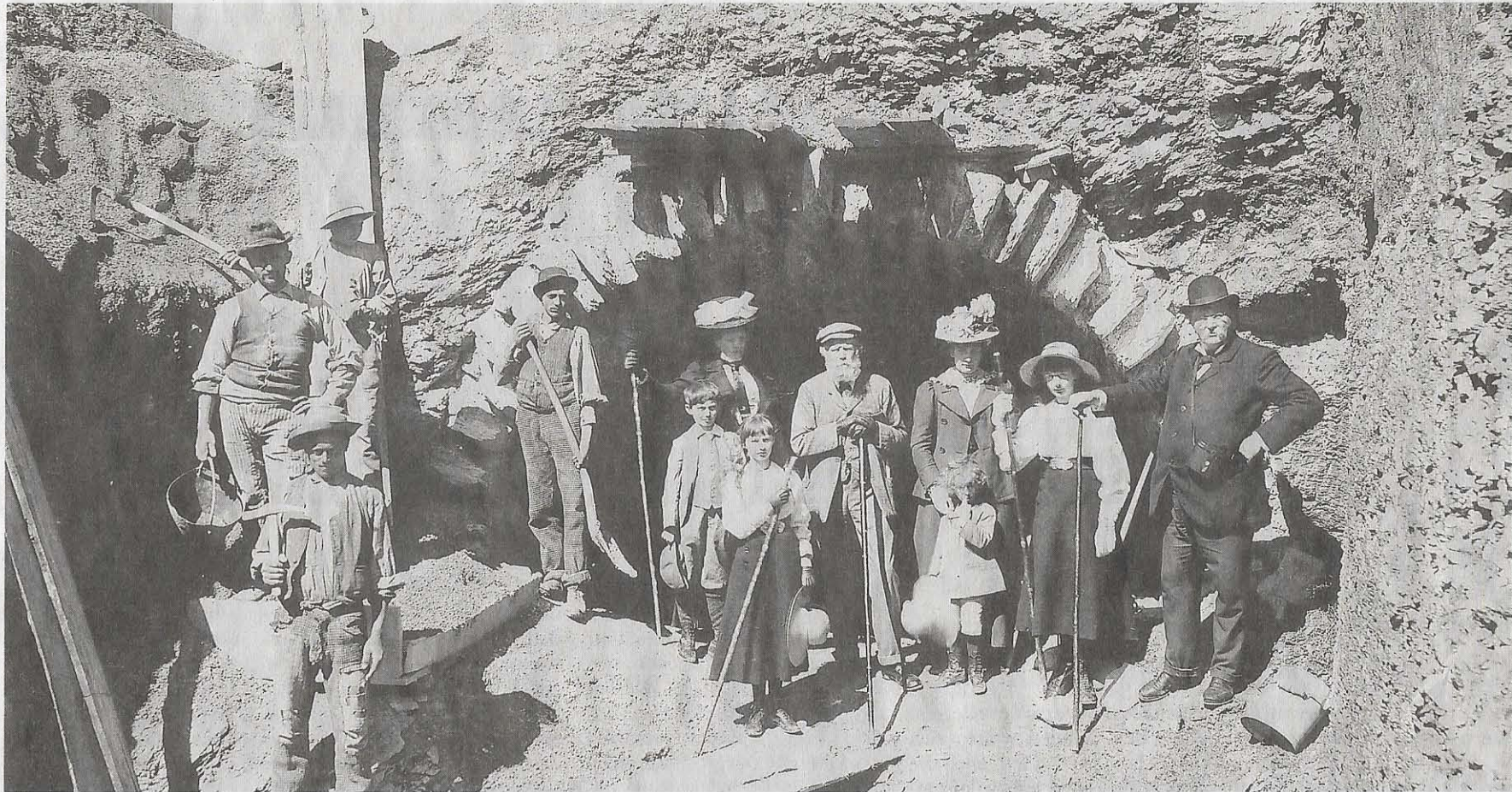
Wir schreiben den 27. August 1893. An diesem Sonntag wandert der Unternehmer und Financier Adolf Guyer-Zeller mit seiner Tochter vom Schilthorn nach Mürren. Vor ihnen erheben sich Eiger, Mönch und Jungfrau. Das Dreigestirn wird schon seit Jahrhunderten von Dichtern, Malern und Gelehrten besucht, bestaunt und beschrieben. «Die Jungckfrau ist ein sehr hoher, von ewigem Schnee und Eis starrer Berg, daher völlig unzugänglich», heisst es in einem Text aus dem Jahr 1577.

Als Guyer-Zeller 300 Jahre später sieht, wie ein Zug der eben neu erstellten Wengeneralpbahn in Richtung Kleine Scheidegg fährt, soll er stillgestanden sein und ausgerufen haben: «Jetzt hab ichs gefunden!» Er will eine Bahn auf die Jungfrau bauen. Die Idee ist nicht neu, aber bisher sind alle Projekte – Drahtseilbahn ebenso wie Tunnelzahnradbahn – gescheitert.

## Eigene Bank zur Finanzierung

In der Schweiz herrscht damals ein eigentliches «Bergbahnfieber». Guyer-Zeller kennt sich mit Bahnen aus, ist er doch aktiv bei der damaligen Nordostbahn. Zurück von der Wanderung, skizziert er noch in der gleichen Nacht in seinem Tagebuch die Linienführung der künftigen Jungfraubahn. Die Skizze versieht er mit dem Vermerk «11-1½ Uhr nachts, Zimmer Nr. 42, Kurhaus, 27./28. August 1893. G.-Z.».

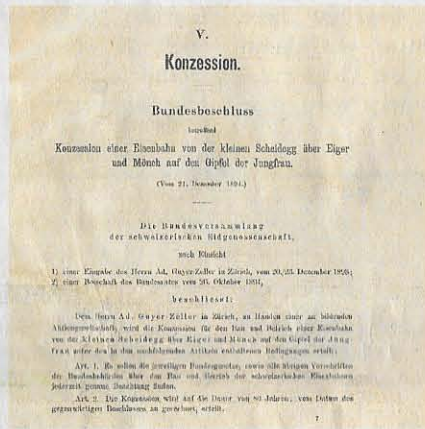
Bereits vier Monate später reicht er



Adolf Guyer-Zeller (rechts) mit seiner Familie 1897 zu Besuch auf der Baustelle Höhe Eigergletscher. Den Durchstich 1912 sollte er nicht mehr erleben. Bilder: Archiv Jungfraubahnen



Porträt des Neuthalers.



Die Konzession des Bundes.



Eine Medaille erinnert an den Durchschlag.



Wegweiserbündel. Bild: Werner Frei

beim Bundesrat sein Konzessionsgesuch ein, das am 21. Dezember 1894 bewilligt wird. Das Projekt basiert auf der Tagebuchskizze, berücksichtigt aber auch die gescheiterten Projekte. Die Bahn soll an die neu eröffnete Wengeneralpbahn anschliessen und elektrisch betrieben werden. Um die Finanzierung zu sichern, gründet Guyer-Zeller die Guyerzeller Bank, die 2009 in der HSBC Private Bank (Swiss) aufgeht.

Obwohl das Bauvorhaben bei einigen Mitgliedern des Schweizer Alpen-Clubs auf Widerstand stösst – sie sorgen sich um den freien Zugang für Bergsteiger –, gelingt es nicht, eine nationale Protestbewegung zu organisieren: Am 27. Juli 1896 erfolgt der erste Spatenstich zur ersten Bauetappe, der offenen Strecke von der Kleinen Scheidegg (2061 m) bis zur Station Eigergletscher (2320 m).

Die Anforderungen an die Arbeiter sind immens, stehen ihnen doch nur Schaufel und Pickel zur Verfügung. Mehr als zwei Jahre mühsame Handarbeit sind notwendig, bis am 19. September 1898 das erste zwei Kilometer lange Teilstück festlich eröffnet werden kann. Guyer-Zeller hat 450 Gäste geladen und lässt sie mit einem eigens für den Anlass gedichteten Festspiel unterhalten.

### Vollendung nicht erlebt

Gleichzeitig ruft er erfolgreich zur Gründung einer Jungfraubahn-Gesellschaft auf. Um die knappen finanziellen Mittel effizient einzusetzen, will Guyer-Zeller jedes Jahr eine weitere Station verwirklichen und so schnell wie möglich eröffnen. Als am 3. April des gleichen Jahres Guyer-Zeller an einer Lungenentzündung stirbt, verliert die Jungfraubahn ihren grössten Förderer und die treibende Kraft hinter dem Projekt.

Glücklicherweise führen Guyer-Zellers Söhne den Bau fort. Immer wieder müssen sie neues Geld organisieren, be-

vor weitere Etappen in Angriff genommen werden können. Die bis zu 300 Arbeiter – im Winter sind es jeweils rund 80 – leben in Häusern und Baracken. Sie müssen für ihre Verpflegung selber aufkommen, aber können diese im bahneigenen Magazin einkaufen.

### Joch statt Gipfel

Bereits im Herbst werden die Lebensmittel für den ganzen Winter eingelagert. Ist dieser lang, kommt es vor, dass die Vorräte knapp werden. Die Bahn-

gesellschaft ist nur für die Unterkunft verantwortlich und stellt zwei Köche und einen Brotbäcker zur Verfügung. Die meist italienischen Mineure arbeiten mit elektrisch betriebenen Bohrmaschinen an sieben Tagen in der Woche in drei achtstündigen Schichten.

Aus finanziellen Gründen wird das Jungfraujoch (3454 m) Endstation und nicht, wie ursprünglich von Guyer-Zeller vorgesehen, der noch 700 Meter höher gelegene Jungfraugipfel. Die letzten 3,6 Kilometer werden jetzt schon zur

grössten Herausforderung des gesamten Projekts: Der Fels leistet unerwartet grossen Widerstand, und die Elektrizität für Bahn und Maschinen wird im Winter knapp.

### Der Preis ist hoch

Doch in der Nacht auf den 21. Februar 1912 ist es so weit: Die Mineure sprengen sich um 5.35 Uhr mit einer gewaltigen Ladung Dynamit ins Freie. Nach 16 Jahren – Guyer-Zeller hat in seinem Konzessionsgesuch vier Jahre bis zum

Gipfel prognostiziert! – kann die Station Jungfraujoch am 1. August 1912 in Betrieb genommen werden. Der Preis ist in jeder Hinsicht hoch. Mit 16 Millionen Franken wird das Budget um das Doppelte überschritten, sechs Streiks verzögern den Baufortschritt, und 30 Arbeiter kommen meist bei Dynamitexplosionen ums Leben.

BILDERGALERIE UNTER  
BILDER.ZOL.CH



## Guyer-Zeller wollte immer «top» sein

In Wila lebt eine Urenkelin von Adolf Guyer-Zeller. Ihr Mann, Wolfgang Wahl-Guyer, ist promovierter Germanist und Historiker. Er betreut in seinem Privatarchiv einen Teil des Nachlasses von Guyer-Zeller und arbeitet als Mediothekar und Fachhochschuldozent. Was bedeutet es ihnen, ein oder eine «Guyer» zu sein? «Meine Frau», so Wahl, «gehört zu jenen Nachkommen, die sich nicht über ihren berühmten Vorfahren definieren wollen», sagt er dazu.

Man führe ein eigenständiges Leben und messe sich nicht an der Ausnahmeerscheinung Guyer-Zellers. Es gebe aber unter den Nachkommen solche, die gern mit ihrem berühmten Vorfahren in Verbindung gebracht würden und dessen monumentales Familiengrab auf dem Friedhof Bauma pflegten. Vom Reichtum des damaligen Milliardärs könne aber niemand mehr profitieren. «90 Prozent seines Vermögens bestanden aus Darlehen, und seine Kinder haben später den Rest mehr oder weniger verbraucht.»

Warum hat der aus Bauma stammende und in Zürich wohnhafte

Guyer-Zeller ausgerechnet die Jungfraubahn gebaut? Historiker Wahl: «Guyer-Zeller wandte sich damit zum einen bewusst von seinem Wirkungsfeld Zürich ab. Die Stadtzürcher waren ihm als Zuzüger vom Land und wegen seiner oft undiplomatischen Art nicht immer wohlgesinnt.» So sei ihm ein grosses Anwesen in der Enge entzogen worden, damit dort die reformierte Kirche habe gebaut werden können.

Zum anderen sei Guyer-Zeller ein Natur- und Wanderfan gewesen, habe gewusst, wie man Geld auftreibe und als «Eisenbahnkönig» technische Innovationen ermögliche, und zudem seien Bergbahnen damals im Trend gelegen. Das Projekt sei für den ehrgeizigen, aber auch idealistischen Unternehmer eine gute Möglichkeit gewesen, sich als eine Art Mäzen ein Denkmal zu setzen: «Ich baue etwas, von dem auch andere profitieren können.» Und es sollte niemand anders geben, der eine Bahn in dieser Höhe verwirklichte. «Top of Europe» lautet die Werbung der Jungfraubahn. «Das Bestreben von Guyer-Zeller war, «top» zu sein», sagt Wahl. (fw)



Grab von Adolf Guyer-Zeller auf dem Friedhof von Bauma. Bild: Werner Frei