

Die Entstehung des Schweizerischen Eisenbahnnetzes.

Die erste Eisenbahn mit einer Rocket-Lokomotive baute Stephenson im Jahre 1829 in England. Deutschland folgte 1835 mit der 6 km langen Strecke zwischen Nürnberg und Fürth. In der Schweiz setzten die Bestrebungen für den Bau von Eisenbahnen im Jahre 1836 ein, als die Zürcher Handelskammer die ersten Anregungen und einen Plan für eine Linie von Basel über Zürich nach Chur mit Verbindungen zu den französischen und lombardischen Linien vorlegte. In den 1840er Jahren wurde eine Menge von Projekten diskutiert. Wegen zahlreichen Widerständen konnte die Verbindung von Basel nach Zürich nicht realisiert werden, die unter Direktor Martin Escher-Hess geleitete älteste Bahngesellschaft der Schweiz löste sich wieder auf. Am 5. Juni 1844 wurde das Schlussstück der Linie Strassburg - Basel bis in den Badischen Bahnhof in Basel in Betrieb genommen. 1847 wurde das als Spanisch-Brötli-Bahn bekannt gewordene Teilstück der Nordbahn von Zürich nach Baden eingeweiht. Die Bundesverfassung von 1848 ebnete dem Eisenbahnbau die Wege. Der Bundesrat befürwortete den planmässigen Bau eines schweizerischen Eisenbahnnetzes durch ein Zusammenwirken des Bundes mit den jeweils an einer Linie beteiligten Kantonen. Die Mehrheit der nationalrätlichen Kommission befürwortete diese Lösung. Das radikale Zürich gebärdete sich in der Auseinandersetzung in den eidgenössischen Räten als eifriger Verfechter der kantonalen Souveränität des Privatbaues. Der Zentralist Alfred Escher kämpfte für die private Lösung und erzielte im Nationalrat die entscheidende Wirkung. 1848 wurde bereits das Expropriationsrecht des Bundes vorgesehen. 1852 nahm die Bundesversammlung die Grundlage für das Eisenbahngesetz an. In der Folge wurden die Bahnkonzessionen bis 1872 durch die Kantone erteilt. 1853 erfolgte die Fusionierung der Nordbahn mit der Zürich-Bodensee-Bahngesellschaft zur Nordostbahngesellschaft. Erster Direktionpräsident wurde Alfred Escher. Laufend wurden nun neue Strecken geplant und gebaut. 1855 kamen die Linie Winterthur - Romanshorn und Winterthur - Oerlikon in Betrieb. 1856 folgten Oerlikon - Zürich und Baden - Brugg. 1857 Winterthur - Schaffhausen und 1858 Brugg - Aarau. Es folgte eine Reihe weiterer Bahnstrecken

und auch unser Zürcher Oberland wurde erschlossen. 1856 erfolgte die Verlängerung von Zürich über Wallisellen nach Uster, 1857 nach Wetzikon und 1858 nach Rapperswil. Die Tösstallinie kam 1874 von Winterthur nach Bauma und 1875 bis Rüti in Betrieb. Als letzte Normalspurstrecke wurde die Uerikon - Bauma - Bahn 1901 in Betrieb genommen. Mit dem Bundesgesetz von 1872 wurde die Erteilung von Bahn-Konzessionen, Bau, Betrieb, Tarif- und Rechnungswesen Bundes-sache. 1897 wurde das Bundesgesetz für die Verstaatlichung der Bundesbahnen vom Schweizervolk angenommen.

Adolf Guyer-Zeller als Förderer des Eisenbahnwesens

Hatte sich Adolf Guyer nach seinen Lehr- und Wanderjahren vorerst seinen eigentlichen Aufgaben in der Textilindustrie gewidmet, so befasste er sich nach seinem Umzug nach Zürich doch rasch mit dem Eisenbahnwesen in der Schweiz. Es war ihm bewusst, dass für die Industrialisierung und den Welthandel Verkehrswege unerlässlich sind. Im Laufe der Jahre wurde das Eisenbahnwesen zu seiner Hauptaufgabe und verdrängte seine angestammte Erwerbstätigkeit als Textilindustrieller auf den zweiten Platz.

Bereits schon als 22jähriger Praktikant im englischen Industriegebiet von Blackburn verfasste er in einer regnerischen Sonntagnacht in einem vielseitigen Exposé seine beruflichen, industriellen und politischen Zukunftsvisionen. Dass er dabei auch seine Karriere bis zum Bundespräsidenten plante sei nur nebenbei erwähnt. Seine ersten schriftlichen Bahnprojekte skizzierte er 1861 in jener Sonntagnacht: "Ein neues Projekt erfüllt mich und das ist, den Kanton St. Gallen per Eisenbahn mit Zürich zu verbinden und zwar über Lichtensteig, mit einem Tunnel unter der Hulftegg nach Steg, Bauma und dort hinter oder vor unserer Fabrik im Neuthal vorbei nach Bäretswil, Kemptnerwald nach Dürnten hinunter. Winterthur würde das Tösstal hinauf kommend zur Connection. Die Station Neuthal wäre wahrscheinlich am schickhaftesten bei Müdspach. Warum eine so kurze Linie, die einzig einen Viertelstunde langen Tunnel erfordert, nicht rentieren sollte, wenn das gewerbstätige Toggenburg näher zu Zürich, Chur, St. Gallen und Winterthur näher zu Chur und Italien kommen, wüsste ich nicht."

In den 1850 und 60er Jahren entstand ein eigentliches Bahnbauieber

das durch das Projekt der Gotthardbahn noch mehr Auftrieb erhielt. Die Folge war, dass zuviel und zu schnell gebaut wurde. Umfangreiche Bauverpflichtungen wurden eingegangen und unrentable Linien übernommen, was zusammen mit den wirtschaftlichen Schwierigkeiten in den 1870er Jahren zu einer eigentlichen Krise führte. Ein weiterer auslösender Faktor der Eisenbahnkrise war die massive Kostenüberschreitung beim Bau der Gotthardbahn. Die Dividenden sanken von 8% auf 3%, der Wert der Gotthardbahnaktie fiel von Fr. 300 auf Fr. 30, Die NOB-aktien von Fr. 652 auf Fr. 100.-- was zu Massenverkäufen von NOB- und Gotthardbahnaktien führte. Adolf Guyer-Zeller glaubte weiterhin an die Zukunft der Eisenbahnen und kaufte massenhaft Aktien der beiden Bahngesellschaften zu Tiefstpreisen, was ihm zu seiner späteren Machtposition verhalf.

1871 stellte er an einer Eisenbahnversammlung sein Projekt einer Töss-Allmann-Bahnverbindung von Winterthur über Bauma nach Hinwil-Bubikon mit Abzweigung nach Wald vor. Ein weiteres seiner Projekte betraf eine Querverbindung vom Bodensee zum Gotthard über Weinfelden-Eschlikon-Turbenthal. Der Regierungsrat des Kantons Zürich erteilte ihm schon 1871 die Konzession für die zürcherische Teilstrecke Bichelsee-Turbenthal. Er setzte sich persönlich stark für den Bau der Uerikon Bauma - Linie ein mit der er sich für seinen Betrieb in Neuthal und auch für die übrigen Industriellen im Zürcher Oberland den Anschluss an das schweizerische Eisenbahnnetz ermöglichen wollte. Das Konzessionsgesuch für die Uerikon - Bauma reichte er 1895 ein und erhielt noch im gleichen dafür die Konzession, in Betrieb kam die Uerikon-Bauma Bahn aber erst 1901, zwei Jahre nach seinem Tode.

Der Kanton Graubünden bemühte sich schon früh, eine Verbindung an das italienische Bahnnetz zu erhalten. Bereits 1840 fasste der Kanton Graubünden offiziell den Beschluss zum Bau von Eisenbahnen. 1856 sprach man von einer Südostbahn, die von Rorschach über Chur durch den Lukmanier nach Locarno hätte führen sollen. 1887 entstand das Splügen-Bahnkomitee, 1890 folgte das Ostalpenbahnprojekt des NOB-Ingenieurs Moser und 1891 ein weiteres Projekt des gleichen Verfassers für eine Albulabahn. Ab 1895 präsentierte auch Adolf Guyer-Zeller seine Idee einer Engadin-Orientbahn-Verbindung von Calais über Zürich-Chur-Albulatunnel-Engadin-Ofenbergtunnel durch das Südtirol und über Triest nach Konstantinopel. Diese Linie hätte eine Verkürzung der Strecke Paris-Konstantinopel um 250 km bedeutet und

dem Engadin den gewünschten Anschluss an sein südliches Nachbarland gebracht. AGZ brachte die bündnerische Alpenbahnfrage an drei Konferenzen mit den Vertretern der Kantone und der Eisenbahnbank vor. Er erteilte bereits geologische Gutachten und veranlasste 1896 eine Begehung der EOB-Strecke Landesgrenze bis Meran. Die Bündner konnten sich für diese europäische Bahnlinie nicht erwärmen, sie wollten eine eigene subventionierte Schmalspurbahn und erhielten 1898 vom Bundesrat die Bewilligung für den Bau der Linie Thusis - Samaden. Infolge Arbeitsüberlastung als VRPräsident der NOB, sein Einsatz für die UeBB und die Vorbereitungen für den Bau der Jungfraubahn blieb das EOB-Projekt liegen. Die Bündner haben ihr Schmalspurnetz erhalten, beklagen aber heute noch den fehlenden Anschluss an die italienischen Staatsbahnen.

Vom NOB-Revisor zum Schweizerischen Eisenbahnbaron

An der ausserordentlichen Generalversammlung der Schweizerischen Nordostbahn von 1879 wurde AGZ in die Revisionskommission gewählt. Gemäss den Gesellschaftstatuten hatte diese die Aufgabe, sich vierteljährlich zur Einsichtnahme in den Geschäftsgang zu versammeln. Bereits schon im folgenden Jahr hätte AGZ die Gelegenheit gehabt, das Kommissionsräsidium zu übernehmen. Er verzichtete darauf, da er damals noch stärker in Industrie und Handel engagiert war. In der Folge versuchte die Kommission vermehrt, nicht nur eine Beobachterrolle bei der NOB zu spielen, sondern immer mehr Einfluss auf den Geschäftsgang zu nehmen. 1883 wurde AGZ dann doch zum Präsidenten der Revisionskommission gewählt. Es kam darauf laufend zu Konflikten zwischen der Revisionskommission und dem Verwaltungsrat, der kein Mitspracherecht der Revisionskommission wünschte. Die Direktion unterstützte die Haltung des Verwaltungsrates. An der Generalversammlung von 1884 eskalierte der Streit über die Kompetenzen der Revisionskommission. Trotzdem wurde AGZ mit 1456 von 1459 Stimmen als Präsident bestätigt. Die Auseinandersetzungen zwischen der Revisionskommission und dem Verwaltungsrat vermehrten sich. In diese Zeit fallen die Diskussionen über den Bau neuer Bahnen, darunter auch der Linie Bauma - Hinwil sowie die Uebernahme von bestehenden Strecken, die Dividendenhöhe und die Rückkaufsbestrebungen des Bundes. An der Generalversammlung von 1889 erklärte AGZ seinen Rück-

tritt aus der Revisionskommission. Die Aktionäre der NOB waren aber doch von den Fähigkeiten AGZ's überzeugt und wählten ihn an der Generalversammlung von 1892 in den Verwaltungsrat. Dadurch gewann er noch mehr an Einfluss, die Streitereien mit den Verwaltungsorganen eskalierten. Dank seinem Mehrheitsbesitz von 51 % des Aktienkapitals verlangte AGZ an einer von ihm einberufenen ausserordentlichen Generalversammlung die Abberufung von Verwaltungsrat und Direktion der NOB. Als neuen VR-Präsident liess sich AGZ sich selbst wählen. Diese Aktionen verliefen natürlich nicht ohne einen grossen Sturm durch den schweizerischen Blätterwald. AGZ setzte sich in der Folge aktiv für die Entwicklung der NOB ein, die trotz einem grossen Bauprogramm in diesen Jahren wieder florierte. 1897 kam es wegen der Hartnäckigkeit AGZ's zu einem gravierenden Zwischenfall. Das Bahnpersonal verlangte eine Gehaltsanpassung an die in den letzten Jahren erfolgte Teuerung der Lebenskosten. Alle Bahngesellschaften waren mit den Forderungen einverstanden, ausser der NOB. AGZ beharrte trotz Streikdrohungen auf seinem ablehnenden Standpunkt. Im März dieses Jahres kam es dann zu einem zweitägigen Generalstreik. Nicht zuletzt wegen der Machtfülle AGZ's wurde ein Bundesgesetz - die Lex Guyer - über die Stimmrechtsbeschränkung bei Eisenbahngesellschaften durch die Aktionäre und die Beteiligung des Staates bei deren Kontrolle und damit eine Schwächung der Grossaktionäre eingeführt. Auch die Verstaatlichungsbestrebungen für die Schweizerbahnen erhielten durch diese Vorkommnisse starken Aufwind.

Im Jahre 1896 organisierte AGZ in Zürich eine Eisenbahnkonferenz an der 200 Personen teilnahmen. In einem einstündigen Referat legte er seine Ideen für den weiteren Ausbau des schweizerischen Eisenbahnnetzes dar. Die Landesgegenden, die noch keine Eisenbahnverbindung besässen, sollten durch den Bau von Nebenbahnen erschlossen werden. AGZ hatte eine Liste von 50 Projekten mit einer Gesamtlänge von 1000 km ausgearbeitet. Es wurde ein Nebenbahnkomitee gegründet mit dem Ziel der Schaffung eines einheitlichen Finanzplanes und gesetzlicher Erleichterungen für Nebenbahnen.

Der Bau der Jungfraubahn

Die Jungfraubahn war das persönliche Projekt AGZ's. Hier konnte er seine Freude an der Natur und die Begeisterung für unsere Bergwelt

mit seinen Kenntnissen und Initiativen für Eisenbahnen in idealer Weise verbinden. Hier war er der alleinige Chef und keine Direktion und kein Verwaltungsrat konnten ihm dreinreden. Wir dürfen beim Bau der Jungfraubahn von der Krönung seines Lebenswerkes sprechen, die seinen Namen in der ganzen Welt bekanntmachte.

Ich möchte hier nur die wichtigsten Daten der Jungfraubahngeschichte in chronologischer Reihenfolge streifen:

Jungfraubahn (JB)

=====

- 16.10.1889 Konzessionsgesuch Maurice Köchlin, Ing. (bei Eiffel in Paris) für Zahnradbahn / Drahtseilbahn 5 Sektionen Lauterbrunnen/Stechelberg/Jungfrau, teilweise oberirdisch. Konzession erteilt 4.4.1881.
- 22.10.1889 Konzessionsgesuch Alexander Trautweiler, Ing. Luzern für Drahtseilbahn Stegmatten/Lauterbrunnen - Jungfrau. 4 unterirdische Sektionen. Keine Konzession.
- Juni 1890 Bauunternehmer Eduard Locher stellt sein Projekt für eine pneumatische Jungfraubahn (System Rohrpost) vor, reicht aber kein Konzessionsgesuch ein.
- 30.09.1890 Einigung zwischen Köchlin, Trautweiler und Locher. Sie einigen sich auf ein gemeinsames Projekt. Die zu erteilende Konzession soll auf den Namen Köchlins lauten.
- 16.12.1890 Der Ständerat erteilt Maurice Köchlin die Konzession für den Bau einer Jungfraubahn, verlangt aber wissenschaftliche Versuche, dass Bau und Betrieb der JB keine Gefahren mit sich bringen werden.
- 04.04.1891 Der Nationalrat erteilt Maurice Köchlin die Konzession für den Bau einer Bahn von Stechelberg auf die Jungfrau.
- Febr. 1892 Konzessionsgesuch von Emil Strub und Hans Studer für eine Zahnrad - Drahtseilbahn Kleine Scheidegg - Eiger-gletscher - Eigerspizze.
- Juni 1892 National- und Ständerat erteilen Strub und Studer die Konzession für eine Eigerbahn.
- 20.06.1893 Wengernalp-Bahn (Linie Lauterbrunnen-Kleine Scheidegg 2061m - Grindelwald) Betriebsaufnahme.
- 26.08.1893 AGZ Bergtour mit Tochter Mathilde auf Schilthorn.
- 27./28.08.1893 AGZ zeichnet Skizze des Trasseverlaufs der Jungfraubahn in sein Tagebuch.
- 20.12.1893 Konzessionsgesuch von AGZ für eine Jungfraubahn eingereicht. Kosten Fr. 7,47 Millionen, Bauzeit 4 Jahre.
- Januar 1894 Anfrage von AGZ an den Kanton Bern betr. Konzession zur Errichtung von Wasserwerken an der schwarzen und weissen Lütschinen.

- 15.09.1894 Expedition von Zermatt aufs Breithorn 3750m. Abmarsch von 60 Personen drei Uhr morgens. Sieben Versuchspersonen im Alter von 10 - 73 Jahren werden unter ärztlicher Begleitung in Tragsesseln auf das Breithorn getragen. Auf 3750m über Meer nehmen die wissenschaftlichen Leiter dieser Expedition zahlreiche Messungen über Pulszahl, Atemtiefe und den Hämoglobingehalt des Blutes vor um den Nachweis der Ungefährlichkeit für Menschen auf dieser Höhe zu erbringen. Auf Grund dieser Resultate kann Prof. Kronecker von der Universität Zürich dem Bundesrat ein in jeder Beziehung positives Gutachten abgeben.
- 1894 Hans Studer und Emil Strub bieten der Wengernalp-Bahn die Konzession für die Eigerbahn an. AGZ kann die Uebertragung verhindern und durch Zahlung eines Stillhaltegeldes von Fr. 15'000 Strub und Studer dazu bringen, die Konzession unbenutzt ablaufen zu lassen. Strub wird später erster Direktor der Jungfraubahn-Gesellschaft.
- 24.09.1894 Aktionäre der Wengernalp-Bahn lehnen Antrag des VR ab, die Konzession einer geplanten Eigerbahn zu übernehmen.
- 1894 Erwerb der Wasserkräfte in Burglauen und Lauterbrunnen durch AGZ.
- 26.10.1894 Bundesrat legt Botschaft für Konzessionsgesuch von AGZ für Jungfraubahn (JB) vor.
- 21.12.1894 National- und Ständerat erteilen AGZ Konzession für den Bau der Jungfraubahn. Auflage Finanzierung einer wissenschaftlichen Forschungsstation auf der Sphinx, Kosten Fr. 100'000 plus jährliche Betriebszulage von max. Fr. 6000.
- 22.06.1894 AGZ beruft wissenschaftliche Kommission für Vorbereitung des Baus der JB.
- Sommer 1896 Schrift AGZ's an die Oeffentlichkeit: Vorstellung des Projektes, wissenschaftlich, technisch und finanziell. Bauzeit 7 Jahre, Kosten 10 Millionen Fr.
- 10.06.1896 AGZ erhält vom Kanton Bern die Konzession für die Kraftwerke Lauterbrunnen und Burglauen.
- 06.07.1896 Bundesrat genehmigt den Bau der Strecke Kleine Scheidegg - Eigergletscher.
- 27.07.1896 Baubeginn der JB.
- 03.10.1896 Baubeginn des Kraftwerkes an der weissen Lutschine in Lauterbrunnen.
- 12.12.1896 Emil Strub erhält den 1. Preis von Fr. 5000 der wissenschaftlichen Kommission für sein neuartiges Zahnstangensystem.

- 1897 Das Gelände am Eigergletscher wird zur Basisstation für den Bau der Jungfraubahn ausgebaut. Es entstehen ein Bahnhof mit Restaurant, Verwaltungsgebäude, Arbeiterbaracken, Remisen und Magazine.
- 09.09.1897 Bohrungsbeginn am grossen Tunnel.
- 22.11.1897 Betriebsaufnahme Kraftwerk Lauterbrunnen.
- 19.09.1898 Erste Teilstrecke Kleine Scheidegg - Eigergletscher in Betrieb. Einweihung mit 400-500 Gästen.
- 17.12.1898 Gründung der Jungfraubahn-Aktien-Gesellschaft durch AGZ, Aktienkapital 2 Mio, VR-Mitglieder: AGZ, L.R.von Salis, Edmund von Hegner, Dr. C.Biedermann, Kapitalbeschaffung.
- 26.02.1899 Sprengunglück mit 6 Toten
- 07.03.1899 Durchschlag der provisorischen Station Rotstock 2520m
- 03.04.1899 Tod von Adolf Guyer-Zeller, 6 Monate Baustillstand, Edmund von Hegner neuer VR-Präsident JB bis 1904.
- 04.05.1899 Handelsregister-Eintrag der Jungfraubahn-Gesellschaft AG
- 02.08.1899 Strecke Eigergletscher - prov. Station Rotstock in Betr.
- Nov. 1899 Wiederaufnahme der Bauarbeiten.
- 1900 1. Obligationenanleihe von Fr. 2,5 Mio. Kant. Bank Bern.
- Juni 1900 Bauarbeiten wegen Finanzierungsproblemen eingestellt.
- Okt. 1900 Wiederaufnahme der Bauarbeiten.
- 1902 Guyerzeller Bank erwirbt Majorität der Wengernalp-Bahn.
- 28.12.1902 Durchschlag der Station Eigerwand.
- 28.06.1903 Strecke Eigergletscher-Eigerwand in Betrieb.
- 28.07.1903 Durchschlag Station Eismeer.
- 1903 Die Jungfraubahn reicht ein Gesuch für eine Drahtseilbahn Eismeer - Eigerspitze ein.
- 1904-1928 Prof. Dr. Ludw. Rud. von Salis-Guyer neuer VR-Präsident.
- 17.06.1905 Durchschlag Station Eismeer
- 28.07.1905 Strecke Eigerwand - Eismeer in Betrieb.
- 1905 Die Jungfraubahn reicht ein Gesuch für eine Luftseilbahn Eismeer - Eigerjoch - Eigerspitze ein.
- 01.12.1905 Unterbruch des Tunnelbaus wegen Finanzproblemen.
- 1906/1907 Bau des Kraftwerkes schwarze Lütschine, Burglauenen.

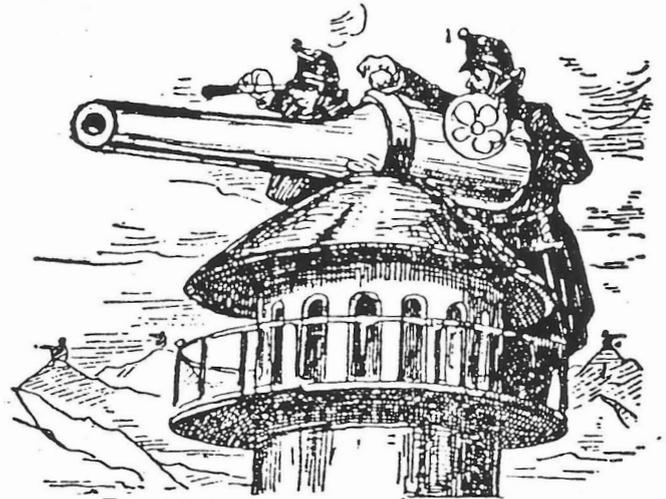
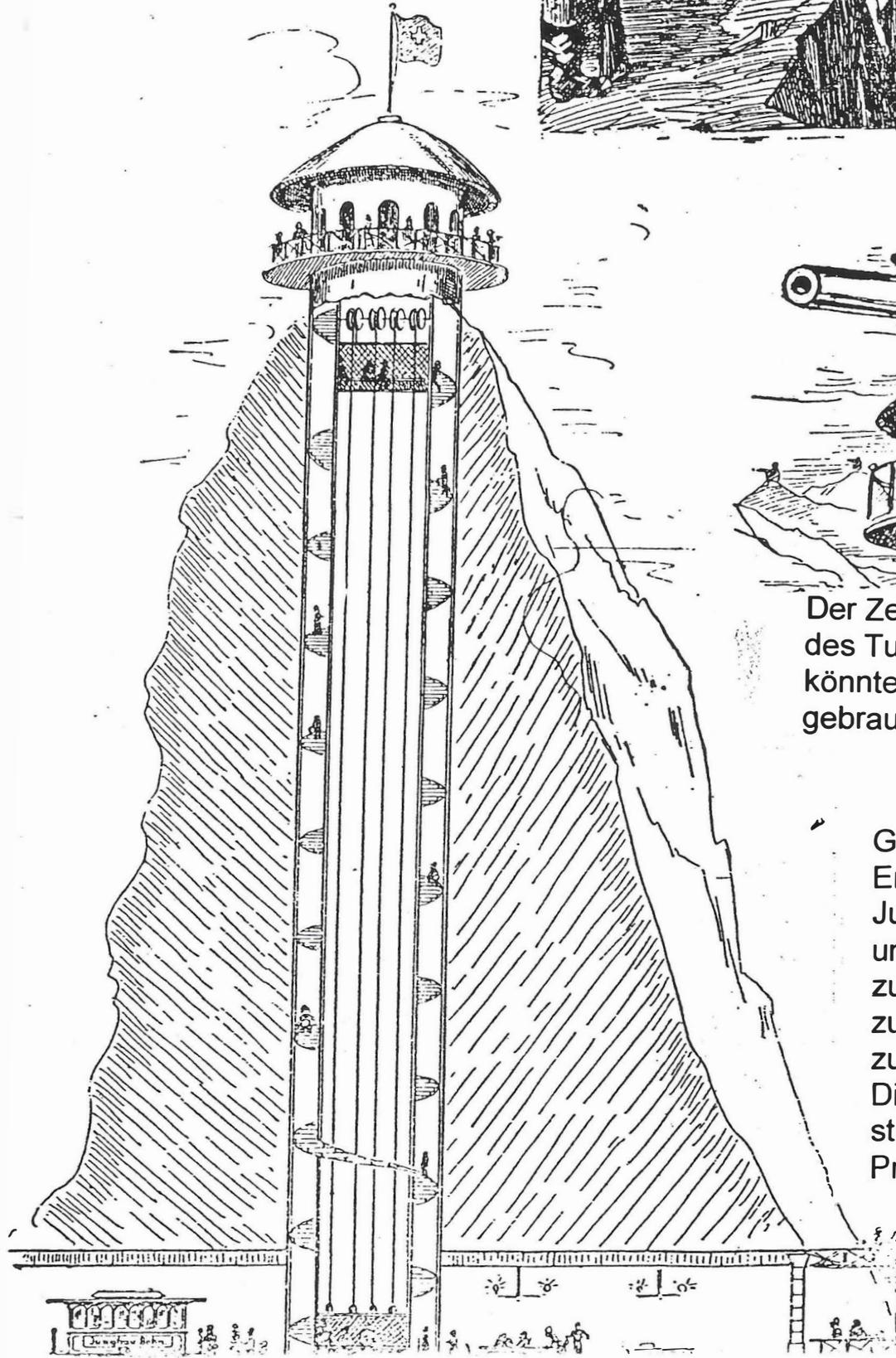
- 17.06.1907 Die Guyerzeller Bank garantiert die Beschaffung von Fr. 3,5 Millionen für den Bau der Strecke Eismeer - Jungfrauoch.
- 15.10.1907 Tunnelweiterbau bis Jungfrauoch.
- 03.11.1908 Betriebsaufnahme Kraftwerk Burglauenen.
- 15.11.1908 Explosion von 30'000 kg Dynamit im Dynamitlager bei der Station Eigerwand, keine Verletzten.
- 28.01.1909 Baugesellschaft Eismeer - Jungfrauoch AG, Sitz in Zürich unter starker Beteiligung der AG GZ.
- 10.-15.02.1910 Arbeiterstreik.
- 07.-08.09.1911 Arbeiterstreik.
- 21.01.1912 Das Jungfrauoch wird durchschlagen.
- 01.08.1912 Eröffnung Station Jungfrauoch und durchgehende Betriebsaufnahme Kleine Scheidegg - Jungfrauoch. Mit 3454 m höchste Bergbahn Europas. Baukosten Fr. 14,9 Millionen, Bauzeit 16 Jahre.
- 1912 Verkauf von 2'000 Stück JB-Aktien durch AG GZ.
- 1913 Verkauf von weiteren 2'000 JB-Aktien.
- 1928-1932 neuer VR-Präsident Gebhard A. Guyer.
- 1931 Eröffnung der Internationalen Forschungsstation auf dem Jungfrauoch.
- 1932 Gemeinsame Direktion Jungfraubahn und Wengernalpbahn.
- 1937 Eröffnung Meteorologisches Observatorium auf dem Jungfrauoch.

<u>Station</u>	<u>Eröffnung</u>	<u>Höhe ü.M.</u>	<u>Distanz</u>	
Kl. Scheidegg	27. Juli 1896	2061m	0m	Baubeginn
Eigergletscher	19. Sept. 1898	2320m	2020m	
Rotstock Prov.	02. Aug. 1899	2520m	2900m	
Eigerwand	28. Juni 1903	2865m	4340m	
Eismeer	28. Juli 1905	3160m	5700m	
Jungfrauoch	1. Aug. 1912	3454m	9335m	

Referat gehalten von Walter Sprenger anlässlich Weiterbildungswochenende GIN vom 11./12. September 1999 auf dem Jungfrauoch

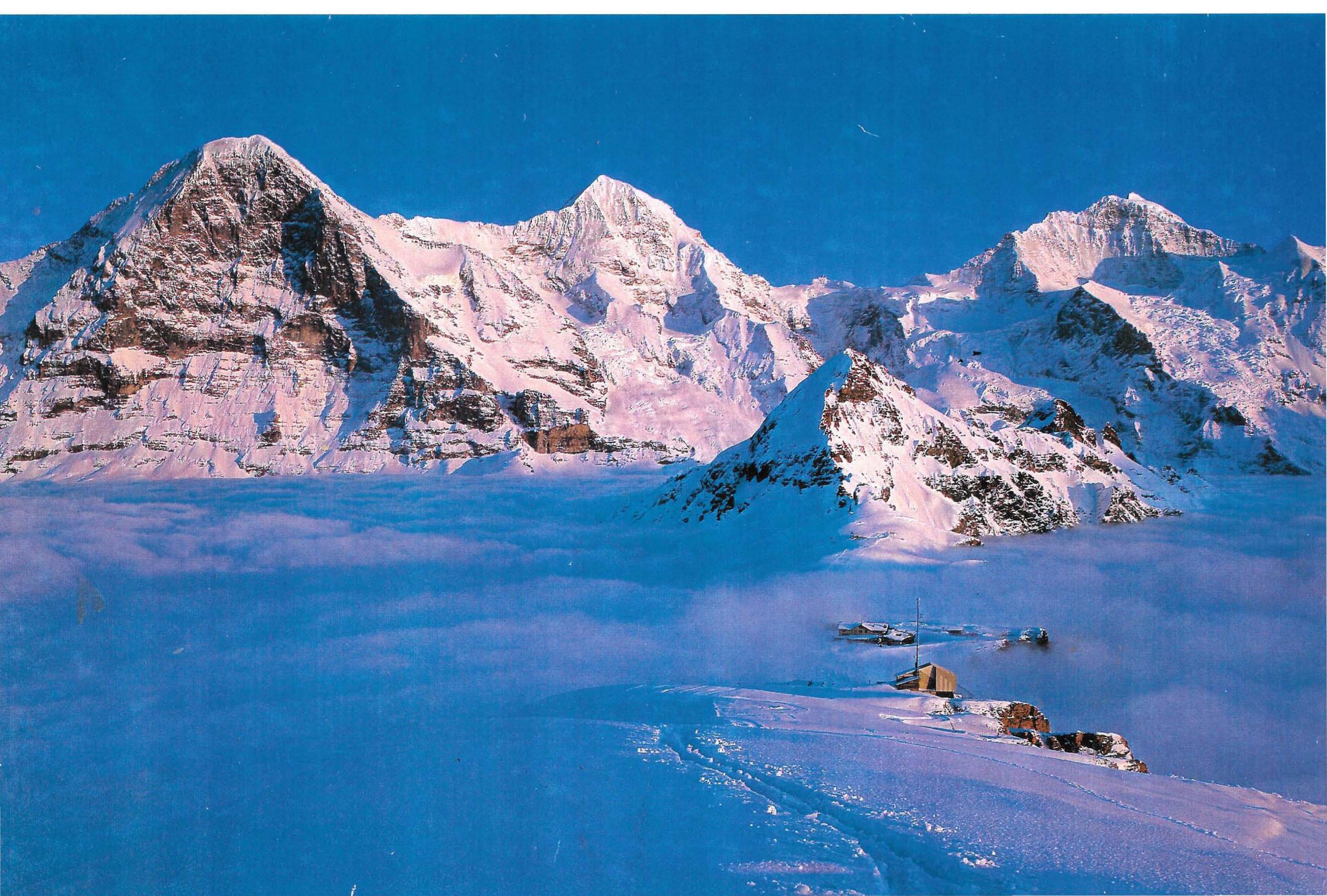
In einer 1894 erschienen, vierseitigen Flugschrift – sie glich in Aufmachung und Tonart am ehesten einer Fasnachtszeitung – spielten die Anhänger Guyer-Zellers ihr Projekt gegen die früheren Vorschläge mit den Versen aus:

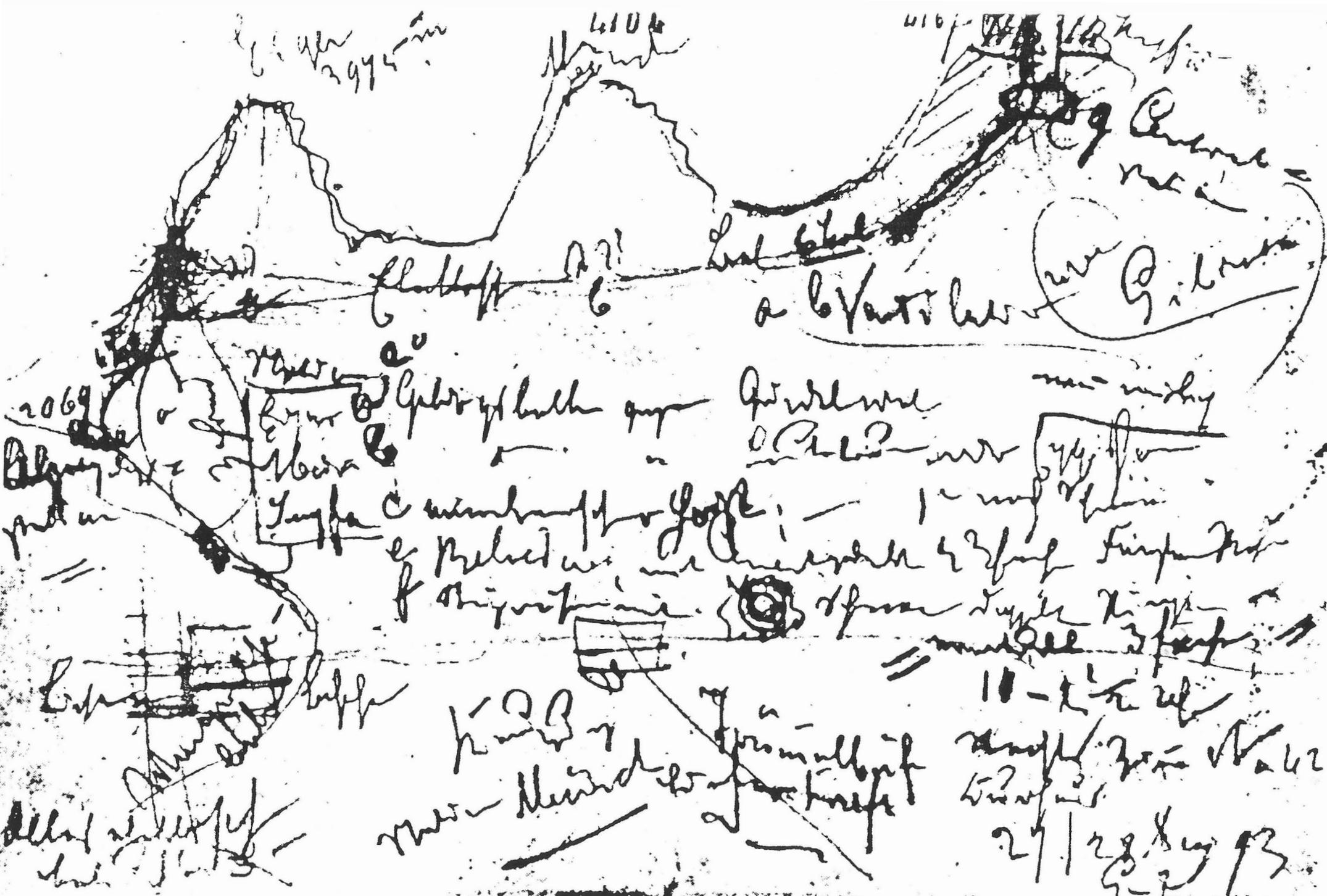
“Wo Köchlin kocht und Locher locht
Da ist nicht Traut zu weilen;
Doch wo der Guyer tunneliert,
Durch Mönch und Eiger flott kutschiert,
Dorthin, Freund, lass uns eilen.“



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 scherzhafte Zeichnung stützt sich auf das eigentliche Projekt.





Erste Skizze für eine Jungfraubahn: Taschenbuchblatt Herrn Guyer-Zellers

11-1 1/2 Uhr nachts, Zimmer Nr. 42
Kurhaus, 27./28. Aug. 93. G.-Z.