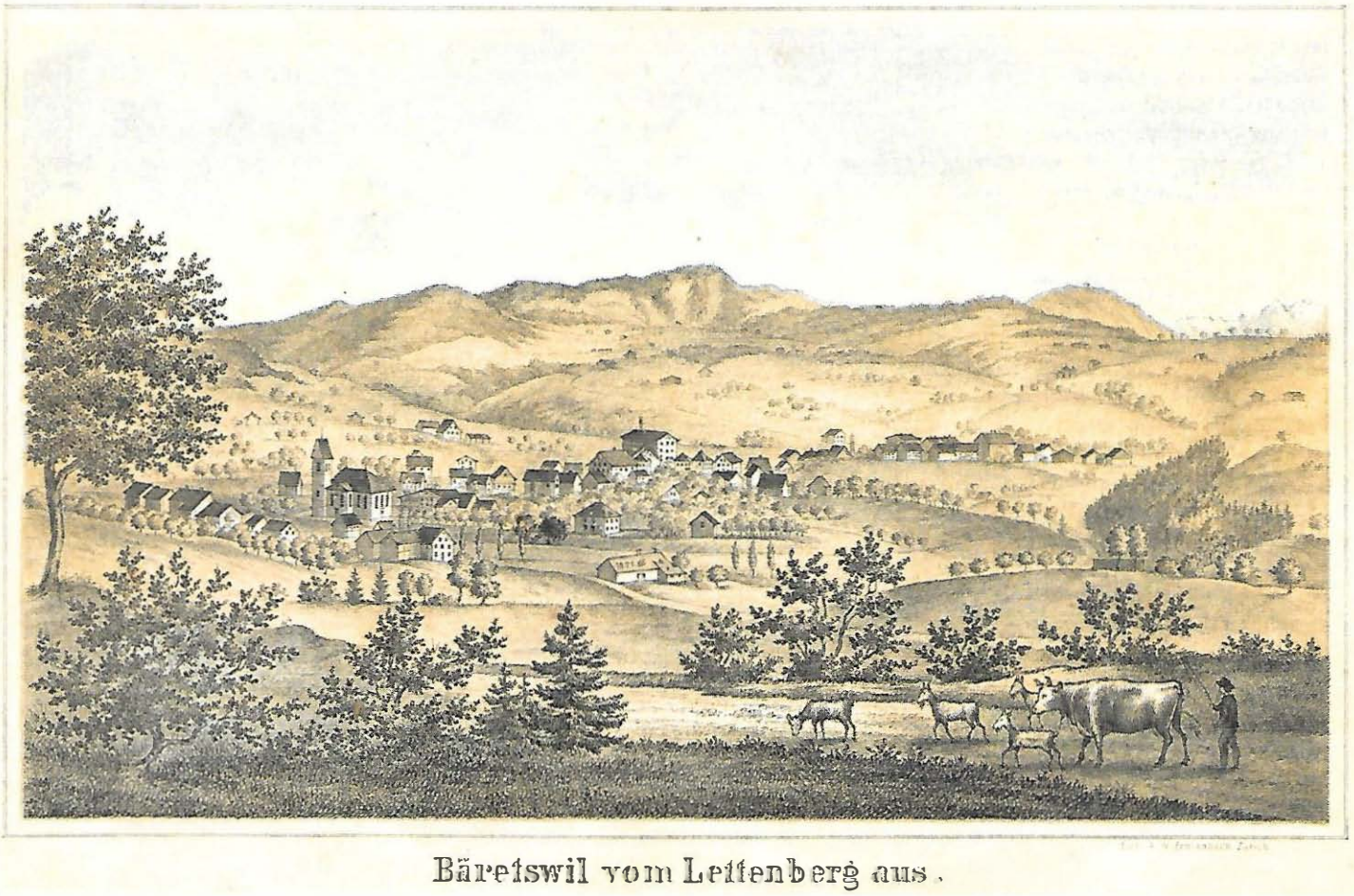
Heimatspiegel

Illustrierte Beilage im Verlag von «Zürcher Oberländer» und «Anzeiger von Uster» – Redaktion Anne Bagattini

Januar 2014

«Die Eisenbahnen sind die Reformatoren des 19. Jahrhunderts!»

Adolf Guyer-Zeller und die Töss-Allmann-Bahn



Bäretswil, 1870. (Lithographie A.W. Fehrenbach)

Das Zürcher Oberland sah im 19. Jahrhundert viele Bahnprojekte kommen und gehen – eines davon hätte die Gegend zu einer wichtigen schweizerischen Verkehrsachse gemacht: die Töss-Allmann-Bahn. Adolf Guyer-Zeller (1839–1899), Textilindustrieller aus Neuthal/Bauma, arbeitete 40 Jahre daran, seiner Heimatregion eine Eisenbahn zu ermöglichen, von der er fest überzeugt war, sie verbinde die Menschen mehr als alle bisherigen «grossen Geister» in sozialer, wirtschaftlicher und politischer Hinsicht. Die Stationen seiner Anläufe waren 1861 grossartige Pläne in seinem Tagebuch, 1865 sein Engagement bei der Tössthalbahn, 1870 der Anlauf zur Töss-Allmann-Bahn, 1873 die Vision einer Zürcherischen Ostbahn, 1885 ein Druckversuch bei der Nordostbahn und endlich 1895 die Lancierung der Uerikon-Bauma-Bahn, welche dann 1901 realisiert wurde. Da in den letzten Jahren die noch fehlenden Teile des Nachlasses von Guyer-Zeller aufgetaucht sind, ist nun eine Innensicht der Vorgänge um die Töss-Allmann-Bahn möglich.

Im 19. Jahrhundert entwickelten sich die Eisenbahnen in der Schweiz wie im Wilden Westen: In den liberalen Anfängen des Schweizer Bundesstaats ab 1848 überliess die Politik die eisenbahnmässige Erschliessung des Landes (das heisst Projektierung, Finanzierung und Bau) privaten Gesellschaften und überwachte diese nur. Dies führte zu einem Konkurrenzverhalten der einzelnen Gesellschaften, Gemeinden und Städte: Einerseits entstanden stark interessengesteuerte Linien, andererseits gegenseitige Blockaden. Im Zürcher Oberland grassierte, wie in anderen Regionen, um 1870 und auch später noch ein richtiges Eisenbahnfieber.

Wenn eine Gemeinde keinen Bahnanschluss bekam, sah sie schon ihre ganze wirtschaftliche und bevölkerungsmässige Zu-

kunft zunichtegemacht. Guyer-Zeller setzte sich zwar für seine engere Region ein, aber immer mit Blick auf damals kommende Tunnelprojekte wie Arlberg und Gotthard, auf den Nord-Süd- und den Ost-West-Verkehr, auf internationale Verkehrsströme, auf die Interessen der grossen Bahngesellschaften, auf wirtschaftlichen Erfolg oder – wenn dieser nicht zu erwarten war – auf gemeinnütziges Interesse. Und er liess nicht locker!

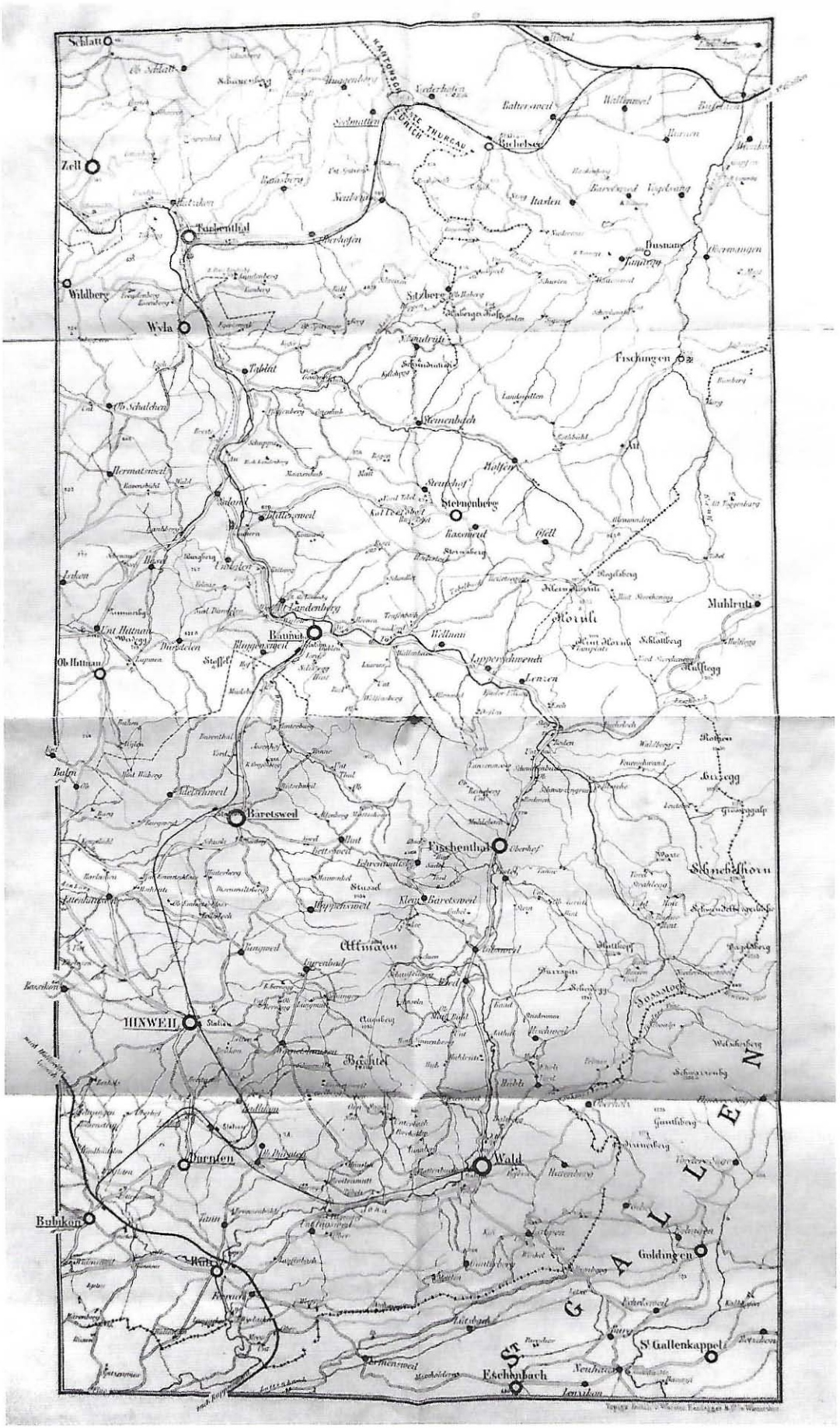
Die Pläne von 1861

Schon 1861 schwärmte er in England während einer nächtlichen Vision in seinem Tagebuch von der grossartigen Idee, «das vergessene & wie ausser der Welt liegende Toggenburg & Tössthal mit Eisenbahnen zu durchkreuzen» und «geradezu als ein[en] Hauptschienenweg nach Italien da durchzuführen». Kernstück wäre ein Tunnel zwischen Lichtensteig und Steg unter der Hulftegg gewesen. Schon hier richtete er sein Augenmerk darauf, möglichst realistische Berechnungen der Strecke und Kosten anstellen zu lassen, «um desto fester auftreten zu können». Winterthur komme bald «das industrielle Tössthal» hinauf, und die beiden grossen Bahngesellschaften Nordostbahn und Union Suisse bekämen durch diese schnellere Verbindung der schweizerischen Zentren harte Konkurrenz.

Natürlich wollte er auch persönliche Interessen mit einem Bahnanschluss der Fabrik in Neuthal verfolgen. Besonders gefiel ihm daran, dass er sich zusammen mit seinem Cousin Theodor, Sohn des Baumer Statthalters Heinrich Gujer, als Erschliesser der Region mit Eisenbahnen werde profilieren können, wie sein Vater Johann Rudolf Guyer und sein Onkel Heinrich Gujer es 30 Jahre früher mit ihrem Engagement für die Erschliessung des Tösstals mit Strassen getan hatten. Für etwa 1870 nahm er sich vor, «für Jahrhunderte aus seine heimatlichen Berge mit der Welt zu verknüpfen», also «das Dampfross» zu «introduziren». Mindestens von der Planung her sollte er recht behalten.

Das Tössthalbahn-Komitee 1865

Um sich Optionen für Anschlussbahnen zu sichern, war Adolf Guyer 1865 im Vorstand als Sekretär dabei, als auf Initiative von Winterthur ein Tössthalbahn-Komitee unter dem Präsidium von Heinrich Gujer gegründet wurde. Dieser starb allerdings schon 1868, und Theodor Gujer wurde 1870 sein Nachfolger im Komitee. Da hingegen gab Guyer-Zeller bereits seinen Rücktritt aus dem Gremium. Wieso? Es hatte sich gezeigt, dass Winterthur, im Komitee nun angeführt vom verdienstvollen Dr. Sulzer, eine Tösstalbahn zunächst nur von Grüze bis Bauma wollte. Eine Verlängerung über das obere Töss- und das Jonatal nach Wald und Rüti konnten sich die Winterthurer vorstellen – und diese wurde 1875 dank grosszügigen finanziellen Beiträgen des Fischenthalers Johannes Schoch,



Plan der Töss-Allmann-Bahn. (Privatarchiv W. Wahl-Guyer)

Adolf Guyer-Zeller (1839–1899), Textilindustrieller und Eisenbahnkönig, Foto von 1894. (Privatarchiv W. Wahl-Guyer)

der in Mailand als Textilfabrikant reich geworden war, auch realisiert.

Eine Weiterführung über Bauma, Bäretswil, Hinwil oder sogar eine Anbindung der Ostschweiz über eine Verbindung Turbenthal, Bichelsee, Eschlikon, wie sie Guyer-Zeller schon im Komitee progagierte, entsprach indes nicht den Interessen Winterthurs: Jegliche Verbindung, welche an Winterthur vorbeiging – sei es von der Ostschweiz weiter südlich nach Westen und Süden oder sei es eine kürzere Strecke zwischen der Region Bauma/Bäretswil nach Zürich –, wurde bekämpft, also auch das Projekt von Guyer-Zeller. Winterthur als Hochburg der Demokraten wollte das gegnerische Zürich als liberales und mächtiges Zentrum (auch der NOB) schwächen, vor allem mit einem (rasch gescheiterten) Projekt einer Nationalbahn zwischen dem Bodensee und der Westschweiz. Eine reine Sackbahn von Winterthur bis Bauma wollte Guyer-Zeller jedoch verhindern.

Die Idee der Töss-Allmann-Bahn 1870

Nachdem er sich schon 1870 an einer Versammlung in Winterthur für eine Bahn zwischen Bauma und Bubikon starkgemacht hatte, gründete Guyer-Zeller 1871 an einer weiteren Versammlung in Bäretswil zusammen mit Vertretern interessierter Gemeinden ein «Töss-Allmann-Bahn-Comite», und er übernahm natürlich dessen Präsidium. Gemäss diesem Projekt sollte die Tössthalbahn von Winterthur aus über Bauma und Bäretswil bis Bubikon verlängert werden. Von dort wäre eine Anbindung an die Vereinigten Schweizerbahnen gewährleistet gewesen, das heisst an den Nord-Süd-Verkehr, später (ab 1884) mit dem Arlbergtunnel sogar an den Orient-Express. Weitere Bestandteile waren eine Abzweigung von Bubikon nach Wald und von Turbenthal über Seelmatten nach Eschlikon. Der grosse Vorteil dieser Transversale wäre gewesen, dass so der Ostschweizer Verkehr Richtung Gotthard (Tunnelpläne!) auf dem kürzesten Weg über das Tösstal gelaufen wäre – vorausgesetzt, der Damm bei Rapperswil wäre gebaut oder ein Fährverkehr Meilen–Horgen mit Drahtseilbahn bis Horgen Oberdorf eingerichtet worden. Eine Strecke von Wädenswil über Biberbrugg in die Innerschweiz war damals ebenfalls schon in Planung. So wäre die Linie mit dem Transitverkehr rentabler als eine reine Tösstallinie. Auch die Verbindung der Region Bauma/Bäretswil nach Zürich wäre besser gewesen.

Die Eisenbahnversammlung vom 29. Mai 1871

An der Geburtsstunde des Töss-Allmann-Bahn-Projekts am 29. Mai 1871 im «Bären» im «Bergdorf» Bäretswil sparte Guyer-Zeller als Anfangsredner nicht mit grossen und drastischen Worten: Er verglich das Tössbergland mit den Rocky Mountains und eine Brücke bei Hinwil mit der Brücke über den Niagara, pries die Strecke wegen der landschaftlichen Schönheiten auch als touristisch wertvoll an. Auch bezeichnete er die Tössthalbahn bildlich als «zürcheroberländische[n] Eisenbahnmann», der «ein Gebilde ohne Arme» sei: «Der linke Arm ist eine Querbahn Turbenthal– Eschlikon, der rechte Arm wird die Transversale Bauma–Bäretschweil–Hinweil sein.» Die Sackbahn bedeutete für ihn «von Seiten der Stadt Winterthur ein[en] Eisenbahnmord an unserer Gegend für alle Zukunft». Die vier Oberländer Gemeinden hätten das gleiche Recht auf Eisenbahnen wie Winterthur; den Winterthurern seien wohl die «demokratischen Ideen ausgegangen». Die geplanten Nord-Süd-Eisenbahnen in der Gegend waren für ihn nur «Zuckungen der beiden Eisenbahnfroschschenkel», und angesichts des Deutsch-Französischen Krieges 1870/71 pries er die Eisenbahnen als «ein für alle segenschenkendes Friedens-Werk» an: «Doch wenn es gilt, in diesem Zeitalter von Blut & Eisen im gegebenen Momente menschenfressende Instruktionswerkzeuge zu erstellen, da notirt man mit einer gewissen Hast sogar die dazu nöthigen Millionen. [...] Was dort während ¼ Stunde zertrümmert wird, würde hinreichen, um unsere Sache zu bauen.»

In den Eisenbahnen sah er mehr Wahrheit als in der Philosophie: «Die Eisenbahnen sind die Reformatoren des 19. Jahrhunderts. Sie haben die Menschen einander viel näher gebracht als die Weisen. Die technischen Errungenschaften können uns nicht mehr entrissen werden, während die sog. geistigen Wahrheiten nur so lange wahr bleiben, bis wieder ein Anderer kommt u. das Gegentheil lehrt.» Einleitend pries er die «Spurbahnen» der alten Griechen, «auf denen sie ihre Tem-

«Einladung zu einer Eisenbahnversammlung» auf Montag, den 29. Mai 1871, Nachmittags 2 Uhr, im Bären in Bäretschweil

Angesichts der neuerdings mit erhöhter Energie zu Tage tretenden Eisenbahnbestrebungen des östlichen Theiles des Kantons Zürich, sehen sich die Unterzeichneten im Vereine mit Männern der anstossenden Gebiete der Kantone St. Gallen und Thurgau, welche in ihren Verkehrsbeziehungen rege mit den zürcherischen Grenzbezirken Winterthur, Pfäffikon und Hinweil verknüpft sind, veranlasst, eine Einladung zur Besprechung der ihrer inneren Berechtigung wegen jetzt namentlich in Frage kommenden Eisenbahnprojekte an alle diejenigen zu erlassen, welche von der Überzeugung getragen sind, dass eine Tössbahn Winterthur–Bauma nur dann den allgemeinen Bedürfnissen gründlich und bleibend entspricht, wenn sie einen Anschluss an die Vereinigten Schweizerbahnen einerseits in der Richtung Turbenthal, Eschlikon und anderseits in der Richtung Bauma, Bäretschweil, Hinweil, Hadlikon, Dürnten mit Abzweigung Wald und Bubikon resp. Rapperswil und Zürich, Stäfa erhält. Die Tunnelierung des Adlerbergs und des Gotthards hat auf die Verkehrsverhältnisse der ostschweizerischen Bahnen einen umgestaltenden Einfluss und daher ist es Aufgabe aller einsichtiger Männer, die ihre Blicke über die eigene Kirchthurmspitze und die Eintagsexistenz hinaus, hinan in die Zukunft werfen, bei Zeiten dafür zu sorgen, dass bei der sie speziell berührenden Anlage des wichtigsten Verkehrsmittels der Neuzeit der Eisenstrang so geführt werde, wie die bleibende Wahrung der Hauptinteressen der Landestheile, welche er durchziehen soll, für alle Zukunft gebieterisch erheischen.»

Einladung

zu einer

Eisenbahnversammlung

auf Montag den 29. Mai, Nachmittags 2 Uhr,
im Bären in Bärentschweil.

Angesichts der neuerdings mit erhöhter Energie zu Tage tretenden Eisenbahnbestrebungen des östlichen Theiles des Kantons Zürich, sehen sich die Unterzeichneten im Vereine mit Männern der anstoßenden Gebiete der Kantone St. Gallen und Thurgau, welche in ihren Verkehrsbeziehungen enge mit den zürcherischen Grenzbezirken Winterthur, Pfäffikon und Hinweil verknüpft sind, veranlaßt, eine Einladung zur Besprechung der ihrer inneren Berechtigung wegen jetzt namentlich in Frage kommenden Eisenbahnprojekte an alle Diejenigen zu erlassen, welche von der Ueberzeugung getragen sind, daß eine Tößbahn Winterthur-Bauma nur dann den allgemeinen Bedürfnissen gründlich und zwar bleibend entspricht, wenn sie einen Anschluß erhält an die Vereinigten Schweizerbahnen einerseits in der Richtung Turbenthal-Eschlikon und anderseits in dem Uebergang Panma, Bärentschweil nach Hinweil, Hadlikon-Dürnten mit Abzweigung Wald, und Bubikon resp. Rapperswyl und Zürich.

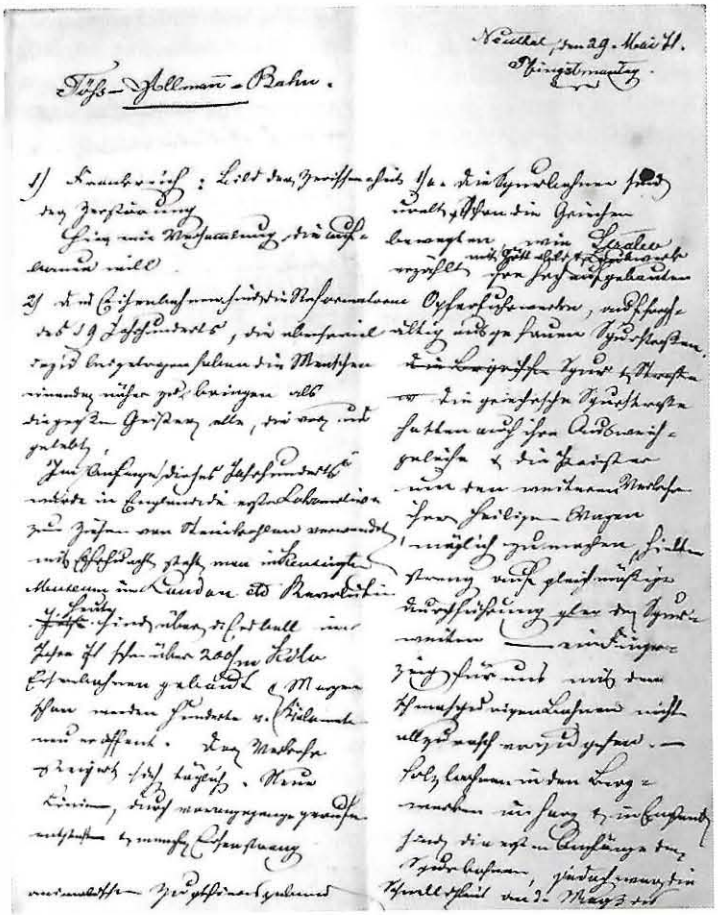
Die Tunnelirung des Adlerberges und des Gotthards hat auf die Verkehrsverhältnisse unserer Gegenden einen großen, vielseitig umgestaltenden Einfluß und ist es daher Aufgabe aller einsichtigen Männer, die ihre Blicke über die eigene Kirchthurmsspitze und die Eintagsexistenz hinaus in die Ferne werfen, bei Zeiten dafür zu sorgen, daß bei der sie speziell berührenden Anlage des wichtigsten Verkehrsmittels der Neuzeit, der Eisenstrang so geführt werde, wie die bleibende Wahrung der Hauptinteressen der Landestheile, welche er durchziehen soll, es für alle Zukunft gebieterisch erheischt.

Bezirksrichter **Schildknecht**, Eschlikon.
Notar **Isenring**, Bichelsee.
Gemeindspräsident **Krauer**, Oberhofen-Turbenthal.
Kantonsrath **Wolf-Biedermann**, Turbenthal.
Friedensrichter **Rüegg**, Tablat-Wyla.
Rudolf Kägi, Bauma.
Kantonsrath **Fischer**, Bauma.
Guyer-Zeller, Neuthal.
Kantonsrath **Meier**, Adentschweil.

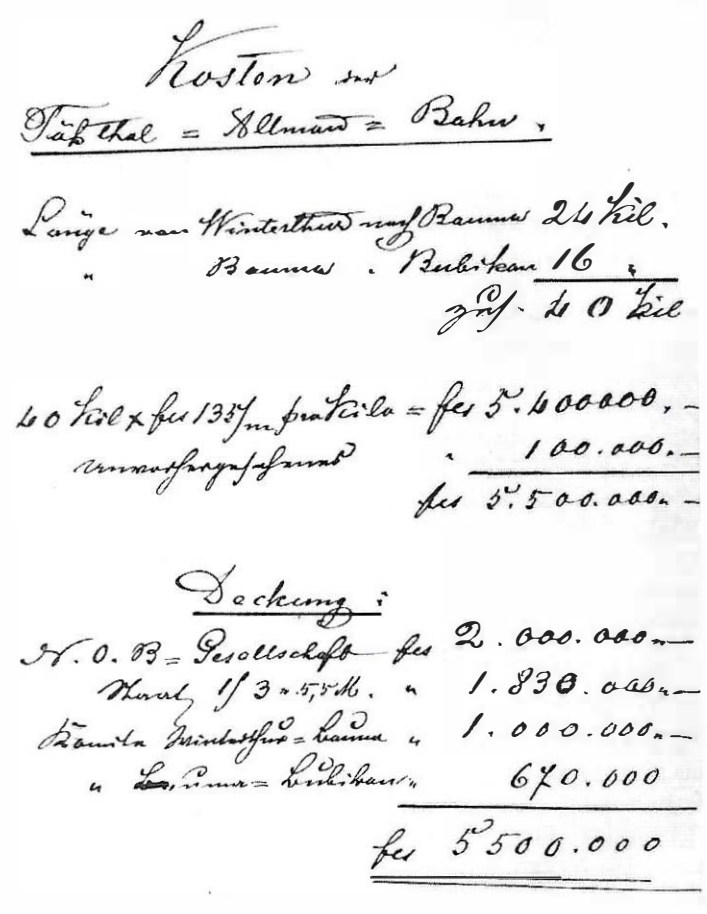
Gemeindsschreiber **Meyer**, Bärentschweil.
Caspar Spörri, Bärentschweil.
Statthalter Dr. **Stößel**, Bärentschweil.
Gemeindspräsident **Pfenninger**, Hinweil.
Schuldenschreiber **v. Tobel**, Oberdürnten.
Kantonsrath **Lätsch**, Wald.
" **Spörri**, Wald.
" **Honegger**, Edikon.
Kommandant **Pfister**, Bubikon.

Bezirkskirchenpfleger **Guyer**, Homburg.
Kantonsrath **Heußer**, Hombrechtikon.
" **Brennwald**, Feldbach.
" **Stapfer-Kölla**, Stäfa.
Oberst **Bürkli-Hürlimann**, Rapperswyl.
Stadtammann **Helbling**, Rapperswyl.
Stadtpräsident **Suter**, Rapperswyl.
Regierungsrath **Huber**, Wädensweil.
Präsident **Treichler**, Wädensweil.

Einladung zur Gründungsversammlung der Töss-Allmann-Bahn 29. Mai 1871. (Privatarchiv W. Wahl-Guyer)



Entwurf der Rede Guyer-Zellers an der «Geburtsstunde» der Idee einer Töss-Allmann-Bahn, der Gründungsversammlung am 29. Mai 1871. (Privatarchiv W. Wahl-Guyer)



Kosten der
Töß-Thal = Allmann = Bahn.

Länge von Winterthur nach Bauma 24 Kil.
" Bauma . Bubikon 16 "
zus. 40 Kil

40 Kil × fcs 135 fm pro Kilo = fcs 5.400000.–
unvorhergesehenes " 100.000.–
fcs 5.500.000.–

Deckung:

N. O. B = Gesellschaft fcs 2.000.000.–
Kanton 1/3 × 5,5 M. " 1.830.000.–
Gemeinde Winterthur = Bauma " 1.000.000.–
" Bauma = Bubikon " 670.000
fcs 5500.000

Einer der zahlreichen Kostenentwürfe von Guyer-Zeller zur Töss-Allmann-Bahn. Ein Drittel sollte gemäss zürcherischem Gesetz von 1872 der Staat zahlen. (Privatarchiv W. Wahl-Guyer)

pelopferfuhrwerke transportirten»; die hätten auch eine konstante Spurweite gehabt, und «Priester» hätten «den weiteren Verkehr ihrer heiligen Wagen» überwacht. Natürlich fehlten auch detaillierte Kostenberechnungen und Linienpläne nicht. In seinen bildstarken Vergleichen spielte er also gleichzeitig die Rolle eines Ingenieurs, Politikers, Tourismusverkäufers, Richters, Pazifisten, Philosophen und Priesters, der über heilige Wagen verfügt!

Wie reagierte das Publikum an dieser Versammlung? Die Stimmung nach dem «ausgezeichneten Referat des Präsidenten» war zwar emotional mehrheitlich für das Projekt. Alle Anwesenden empfanden die Rede Guyer-Zellers als Horizonterweiterung zur gesamtschweizerischen Bahnentwicklung und begrüssten das Projekt der Transitlinie mehrheitlich. Die Stimmungen in den Gemeinden seien aber geteilt; die Abgeordneten könnten nicht für die ganze Gemeinde Versprechungen abgeben. Einige Gemeinden waren mit der genauen Linienführung und der Lage der Bahnhöfe nicht zufrieden. Die Verwirklichung dieses Projektes liege wohl eher in der Zukunft, man müsse zuerst an das Mögliche denken, man wisse von diesem Projekt erst seit einigen Tagen. Sie seien schon überzeugt, «aber wenn man kommt u. sagt, was es einem für Steuern bringt, so wird mancher sagen, ich wollte die Bahn lieber, wenn sie nichts kosten würde».

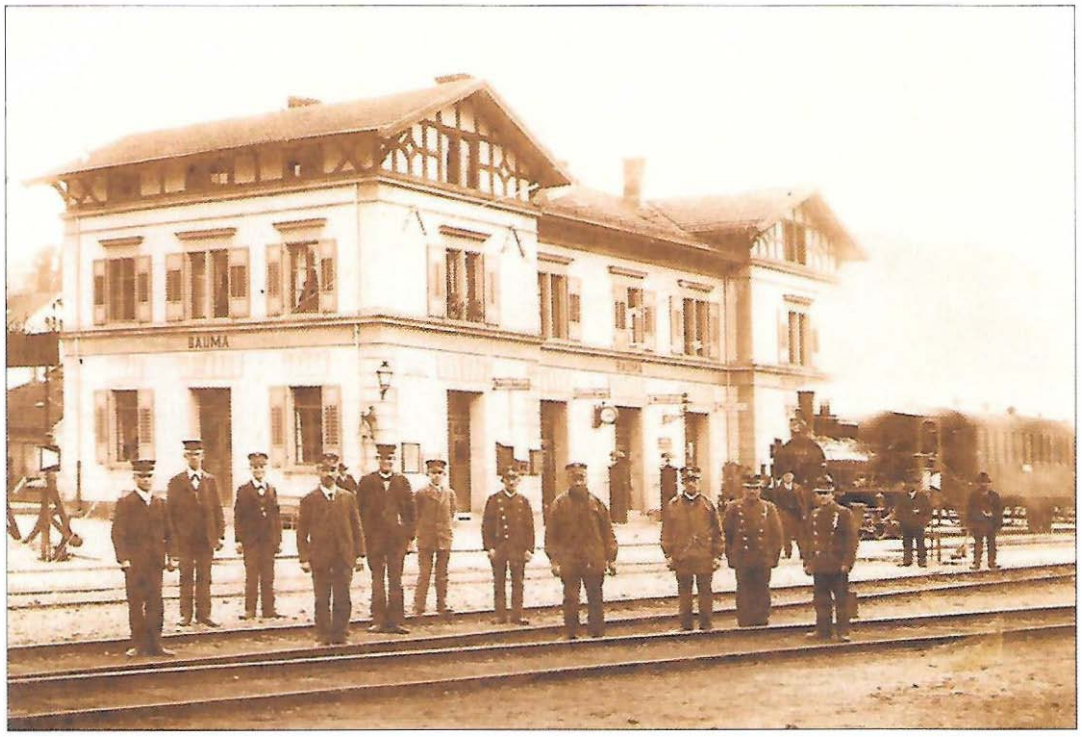
Bahnhof Hinwil, 1877, ein Jahr nach der Eröffnung der Effretikon-Wetzikon-Hinwil-Bahn. Diesen Bahnhof liess Guyer-Zeller so bauen, dass eine spätere Transversale möglich war. (Wikimedia)

Blockade der Interessen

Heftige Gegnerschaft gegen sein Projekt, welches das obere Tösstal benachteiligte, führte dazu, dass Guyer-Zeller für die Legislaturperiode 1872 bis 1875 nicht mehr in den Kantonsrat gewählt wurde; sein Bahn-Engagement habe er «büssen müssen». Im Strudel der Partikularinteressen kam eine Finanzierung der Töss-Allmann-Bahn nicht zustande: Die Gemeinden zahlten nur, wenn die Linie bei ihnen vorbeiführte und der Bahnhof so lag, wie sie wollten. Winterthur wollte in demokratischer Konkurrenz zum liberalen Zürich alles verhindern, was dem Bahnverkehr nach Zürich dienen konnte und an Winterthur vorbeiging. Die grossen privaten Bahnen, vor allem die Vereinigten Schweizerbahnen und die Nordostbahn, wollten nur in kleine Teilstücke und nicht in eine letztlich unrentable Querverbindung investieren. Einen Service public, der nur kostete, betrachteten sie nicht als ihre Aufgabe. Da nützten auch die feurigsten Reden von Guyer-Zeller bei den Gemeindevertretern nicht viel, ebenso sein Argument, die Fischenthaler könnten ihr Holz ja bei der Station Neuthal einladen, und seine bestens vorbereiteten Eingaben an den Bundesrat. Immerhin erhielt er 1871 die Konzession des Bundes und des Kantons Zürich für die Töss-Allmann-Bahn, welche bis 1876 mehrmals verlängert wurde. Den fälligen Baukosten-Beitrag als Tösstaler Unternehmer an die Tösstaler «Sackbahn» in Höhe von 50 000 Franken zahlte er erst, als die Bahn schon in Betrieb war.

Als 1875 die Tössthalbahn gebaut wurde, begrüsste sie Guyer-Zeller zwar, aber sie war ihm nicht genug: Er werde «nimmer ruhen & nimmer rasten & sollte es ein Jahrzehnt gehen». Nun konzentrierte er sich nur noch auf die Strecke Bauma–Hinwil und darauf, dass eine Transversale wenigstens später gebaut werden konnte, indem die Bahnhöfe Bauma und Hinwil von der Lage her entsprechende Kurven in der Streckenführung noch zuliessen. Vertraglich erreichte er bei der Tössthalbahn (auch mit Eingaben in Bern), dass die Strecke und der Bahnhof bei Bauma weiter nördlich zu liegen kamen und Aushubmaterial für die von dort eventuell weitergehende Eisenbahn Richtung Bäretswil an einem zu bezeichnenden Ort aufgeschüttet werden sollte. Mehrkosten für Land und Bauten sollte Guyer-Zeller tragen.

Die Strecke wurde verlegt, das Material verwendete die Tössthalbahn aber für Aufschüttungen beim Bahnhof Bauma. Ein jahrelanger Rechtsstreit über die Vertragserfüllung zwischen Tössthalbahn und Töss-Allmann-Bahn-Komitee endete 1882 mit einer «Übereinkunft», in der Guyer-Zeller einen relativ kleinen Betrag zahlen musste.



Bahnhof Bauma, 1900. (Chronikarchiv Bauma)

«Grossartig, kühn, amerikanisch sind meine Projecte, ist das Ziel, das ich mir gesteckt. [...] Das wird ein[en] Kampf absetzen, ein Federspitzen und amüsirt es mich dann recht tüchtig, mit meinen Argumenten loszubrennen.» (Adolf Guyer am 3. Juni 1861 im englischen Blackburn)

«Die Bahn, das ist das beste Ding, das je durch diese Gegend ging!» (1903 in einem Festspiel bei der Eröffnung der Wetzikon-Meilen-Bahn in Grüningen)

«Wenn einer etwas vorausgedacht, so wird er zuerst ausgelacht, begreift man die Erfindung endlich, so nennt sie jeder selbstverständlich.» (Wilhelm Busch)

Das jambische Versmass der beiden letzen Zitate zeichnet auch die Bemühungen von Guyer-Zeller aus, in einem Rhythmus von 5 bis 10 Jahren seine Eisenbahnpläne im Zürcher Oberland voranzutreiben.

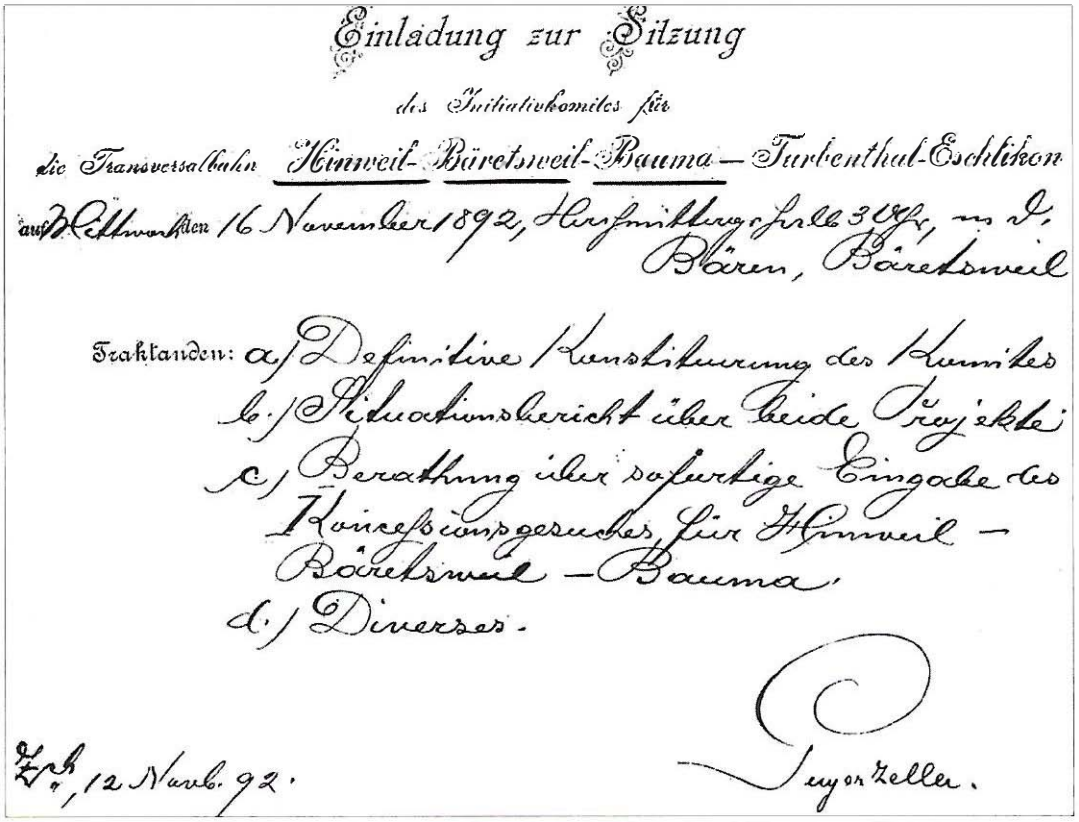
1873 versuchte Guyer-Zeller, die geplante Eisenbahnstrecke Effretikon, Wetzikon, Hinwil (1876 eröffnet) nach Bäretswil und Bauma verlängern zu lassen, was aber auch nicht gelang, auch nicht mit Gesprächen mit Alfred Escher in Bern: Die Nordostbahn blieb bei ihrem Desinteresse an dieser Strecke. Immerhin konnte er mit einer Eingabe erreichen, dass die Lage des Bahnhofs Hinwil eine Transversale erlaubte. Wirklich aufgegeben hatte er also nicht.

Die «Zürcherische Ostbahn» 1873

Ein Dokument von 1873 aus dem Nachlass Guyer-Zellers öffnet den Blick auf eine «Zürcherische Ostbahn». Es enthält sehr detailliert strategische Planungen von zehn Zürcher Oberländer Eisenbahnlinien, Berechnungen von Kosten, Distanzen sowie Einschätzungen, was welchem Ort welche Vorteile bringen würde. Eine «Zürcherische Ostbahngesellschaft» solle für 13,5 Millionen Franken ein kompaktes regionales Schienennetz aufbauen, inklusive Schmalspurbahnen. Finanzierende Träger wären zu etwa gleichen Teilen der Kanton Zürich, die beteiligten Gemeinden, die NOB und die VSB gewesen. Allein, in der realpolitischen Situation blieb Guyer-Zeller auch dieser ganz grosse Wurf versagt, was er auch selbst einsah – immer mit einem Funken Hoffnung verbunden: «Alles dieses sind Spekulationen, doch kann eine spätere Zeit einem solchen Projekte Fleisch & Blut geben. [...] In dreissig Jahren ist viel möglich und dreissig Jahre sind für das Leben einer Nation wie ein Tag.» Wenn es diese neue grosse Bahngesellschaft gegeben hätte, wäre Guyer-Zeller wohl deren Präsident geworden...

In der folgenden Zeit der weltweiten wirtschaftlichen Depression war an weitere Bahnprojekte nicht mehr zu denken. Eine neue Chance ergab sich erst 1885, als die Nordostbahn die Strecke Effretikon–Wetzikon–Hinwil übernahm: Guyer-Zeller wollte als Präsident der Revisionskommission die NOB verpflichten, eine Linie Hinwil–Bäretswil–Bauma zu bauen und zu betreiben und ein Drittel der Kosten zu tragen. Dies gelang aber nicht und wurde von den NOB-Verantwortlichen als Zumutung empfunden. Die nächste und letzte Runde in Guyer-Zellers regionalen Eisenbahnbemühungen war 1895 das Gesuch um eine Uerikon-Bauma-Bahn, mit dem er erfolgreich ein Schmalspur-Projekt Wetzikon–Bäretswil–Bauma verhindern konnte. Im Vorfeld dazu lud er 1892 ein zu einer Sitzung eines «Initiativkomites für die Transversalbahn Hinweil–Bäretsweil–Bauma–Turbenthal–Eschlikon» – die alten Pläne hatte er also immer noch nicht aufgegeben! Dafür spricht auch, dass er in den 1890er Jahren (ergebnislos) Gespräche mit einem 1890 gegründeten Initiativkomitee für eine Mittelthurgaubahn führte (1911 wurde die MThB realisiert). 1895 erhielt er die Konzession für die UeBB, und da die Nordostbahn inzwischen von ihm präsidiert wurde, beteiligte sie sich betragsmässig nach dem Kanton Zürich, aber vor den angeschlossenen Gemeinden und Guyer-Zeller selbst an den Kosten. 1901 wurde die UeBB endlich eröffnet; da war Guyer-Zeller allerdings schon gestorben. In der Zwischenzeit hatten sich die rentablen Linien anders

Bauma, 1970, gut sichtbar der Bogen, mit dem die Transversale der UeBB vom Bahnhof aus Richtung Neuthal/Bäretswil die Steigung überwindet. Dafür liess Guyer-Zeller 1875 den Bahnhof Bauma um 25 Meter Richtung Norden verlegen. (Chronikarchiv Bauma)



Einladung zur Sitzung

des Initiativkomites für

die Transversalbahn Hinweil-Bäretsweil-Bauma – Turbenthal-Eschlikon

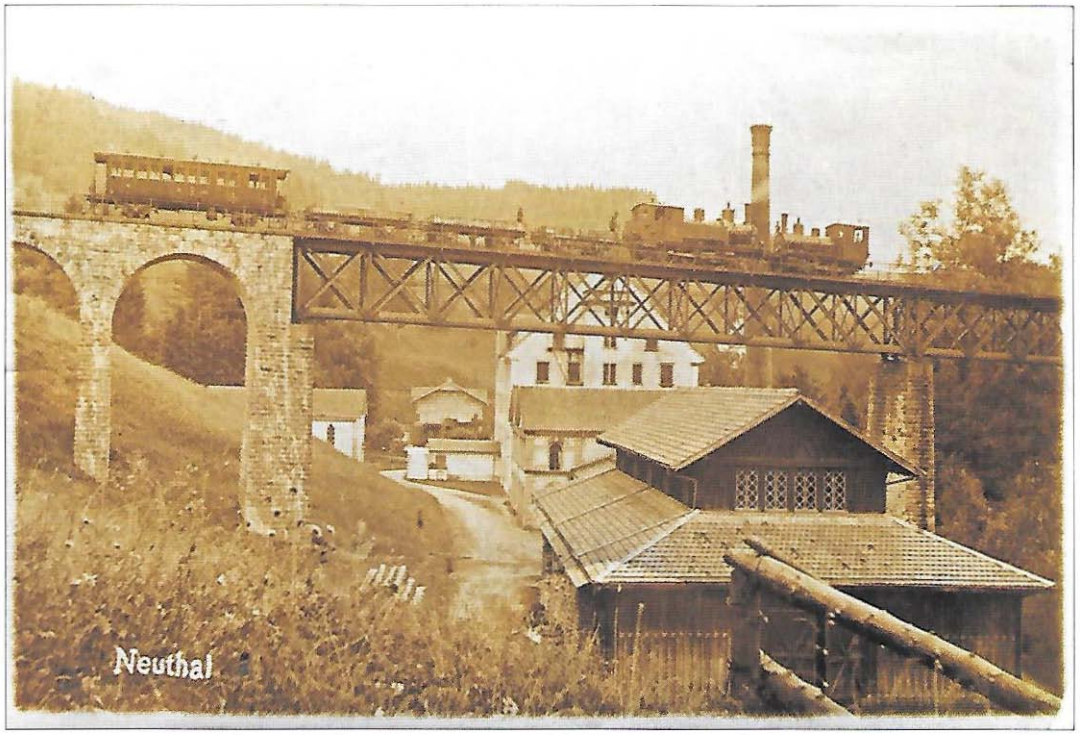
auf Mittwochen 16 November 1892, Nachmittags halb 3 Uhr, im Hotel Bären, Bäretsweil

Traktanden: a/ Definitive Konstituirung des Komites
b/ Referatsbericht über beide Projekte
c/ Berathung über sofortige Eingabe des Konzessionsgesuches für Hinweil – Bäretsweil – Bauma.
d/ Diverses.

Zürich, 12 Novb. 92.

Guyer-Zeller.

Einladung von Guyer-Zeller zu einer Sitzung des Initiativkomitees für eine Transversalbahn Hinwil–Bauma–Turbenthal–Eschlikon, 1892. (Verkehrshaus der Schweiz)



Brückenprobe der UeBB im Neuthal, 1901. (Privatarchiv W. Wahl-Guyer)

entwickelt und die Bedeutung des Waren- und Personenverkehrs in der Region blieb bescheiden: Ein Transitverkehr war nicht mehr möglich, der Augenblick und die Chance für eine Töss-Allmann-Bahn schon lange verpasst. Eine «Überheibahn» hatte Guyer-Zeller nie wirklich gewollt – er dachte viel grösser! Später nahm er halt den «Spatz in der Hand». 1948 wurde die UeBB liquidiert, die Strecke Uerikon–Hinwil abgebrochen und die Reststrecke Hinwil–Bauma, seit 1948 von den SBB betrieben, 1969 zugunsten des Strassenverkehrs praktisch aufgehoben. Der Dampfbahnverein Zürcher Oberland (DVZO) bewahrt heute verdienstvollerweise das Herzstück der geplanten Töss-Allmann-Bahn von Bauma bis Hinwil als Museumsbahn in Betrieb.

Guyer-Zeller verfolgte für den Bau einer Töss-Allmann-Bahn verschiedene Strategien, welche alle nicht zum Ziel führten: die Tössthalbahn zum Bau der Transversale zu bewegen, NOB und VSB zuerst mit einer Toggenburg-Tösstal-Bahn zu konkurrenzieren, dann zu einer Verbindung ihrer Bahnen im Zürcher Oberland zu ermuntern, die VSB an der Töss-Allmannbahn zu beteiligen, eine neue grosse Eisenbahngesellschaft zu kreieren, die NOB-Linie Effretikon–Hinwil nach Bäretswil und Bauma zu verlängern. Dabei versuchte er immer, seine persönliche Überzeugungskraft einzusetzen – einerseits von «oben» die Direktionen der Bahnen, andererseits von «unten» wichtige Vertreter der Gemeinden zu überzeugen. Aber erst die Transversale der Uerikon-Bauma-Bahn erhielt genug Unterstützung.

Der Staat als Retter

Ob all der Streitigkeiten um Projektierung und Finanzierung der regionalen Eisenbahnen hoffte Guyer-Zeller – ausgerechnet er, der Liberale! – lange auf den Staat, der über seine Subventionsentscheide und später mit der Verstaatlichung der Bahnen klare Entscheide ermöglichen sollte. Als Kantonsrat setzte er sich für staatliche Subventionen von Nebenbahnen ein, und 1898 schuf er in der NOB ein «Nebenbahnkomitee», das unter anderem schweizweit gesetzliche Erleichterungen für Nebenbahnen und einen Rückkauf auch von Nebenbahnen fördern sollte. Die Hauptbahnen waren 1898 praktisch gebaut, die gestalterische Verkehrszukunft lag seiner Ansicht nach in den Nebenbahnen; Guyer-Zeller war also sozusagen ein früher Verfechter von S-Bahnen! Bei einer Volksabstimmung 1898 kam dann eine Mehrheit zur Einsicht, dass Eisenbahnen besser von der öffentlichen Hand finanziert werden sollten und nicht über Private mit mehrheitlich ausländischen Krediten. Macht- und Gewinninteressen Einzelner deckten sich zu wenig mit den Bedürfnissen der Allgemeinheit. Die SBB übernahmen seit 1902 fast alle privaten Bahnen in der Schweiz, die Tössthalbahn zum Beispiel 1918. Eine Töss-Allmann-Bahn gehörte nicht dazu.

Bubikon Rosswies um 1920. (Agglo Obersee)

Der Autor

Wolfgang Wahl-Guyer ist Historiker, Mediothekar und Dozent. Er betreut den Nachlass von Adolf Guyer-Zeller und hat schon verschiedene Heimatspiegel zu dieser Unternehmerpersönlichkeit verfasst.

Quellen

Privatarchiv Wolfgang Wahl-Guyer, Wila (Nachlass Guyer-Zeller)

Doris Müller-Füglistaler: Adolf Guyer-Zeller. «Amerikanismus» in der Schweiz? Entfaltung und Grenzen eines Eisenbahnunternehmers. Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich, Bd. 59. Zürich 1992

Aeschimann, Walter/Wenger, Hugo: Uerikon-Bauma-Bahn. Rückblick und Ausblick. Zürich 1984

Wolfgang Wahl-Guyer: Reisen als Schlüssel zur Welt, Die Reisetagebücher von Adolf Guyer-Zeller (1839–1899). Zürich 2000