

Adolf Guyer-Zeller 1839-1899

Erbauer der Jungfraubahn

Adolf Guyer wurde als drittes und jüngstes Kind am 1. Mai 1839 im Neuthal bei Bauma geboren. Sein Vater, Johann Rudolf Guyer hatte im Jahr 1826 im Neuthal bei Bauma eine Baumwollspinnerei eröffnet. Diese sehr schön renovierte Industrieanlage mit Museumsteil zählt heute zu den kulturgeschichtlich wertvollsten Zeugen des Zeitalters der Industrialisierung. Es ist eine typische Gesamtanlage einer Textilfabrik des 19. Jahrhunderts, die neben Betriebs-, Wohn- und Ökonomiegebäuden auch Stausysteme und Kraftübertragungsbauten umfasst.

Aus Anlass des 100. Todestages wird im Neuthal eine Gedenkausstellung organisiert, die Leben und Werk von Guyer-Zeller sowie seine Zeit auf eindrückliche Weise präsentieren wird.

Ausbildung

Als einziger Sohn war Adolf von Anfang an dazu bestimmt, die Geschäfte des Vaters zu übernehmen. Auf dieses Ziel wurde, wie damals üblich, seine ganze Erziehung und Ausbildung ausgerichtet.

Nach dem Besuch der Primar- und Sekundarschule in Bauma zog Adolf Guyer nach Zürich, wo er die Industrieabteilung der Kantonsschule besuchte. Nach Abschluss dieser Schule wurde er 1857 zu seiner weiteren Ausbildung nach Genf geschickt. Schon da zeigte sich, dass Adolf sich nicht nur für die industriellen Belange interessierte. So erfahren wir aus einem Brief seines Vaters "Die Einteilung deiner Studien habe ich mit vielem Interesse gelesen, zwar würde ich das eine oder andere Fach nicht aufgenommen haben, und an dieser Stelle andere gewählt, anstatt wie z.B. Geologie, wie in aller Welt konntest du diesen Entschluss in dir aufnehmen, diese Wissenschaft ist recht für Ingenieure, die mit Anlegung von Eisenbahnen sich zu beschäftigen haben, statt diesem Fach hätte ich lieber eines der mech. oder handelswissenschaftlichen Fächer gesehen." und er wies seinen Sohn auf seine Bestimmung hin "Ich will halt mit Gewalt ein tüchtiger Industrieller und kein gelehrtes Haus aus dir machen." Brief J.R. Guyer vom 22.6.1857

Aus diesen Briefstellen geht hervor, dass Adolf sich schon sehr früh anderen Themenkreisen widmete und sich für verschiedenste Wissenschaften interessierte und engagierte und dass seine Meinungen, Wünsche und Vorstellungen nicht immer denjenigen des Vaters entsprachen. Doch nicht nur Wissensdurst, breites Interesse und Lernfreudigkeit zeichneten Adolf Guyer aus, auch seine Offenheit für Neues und Fremdes zeigten sich bereits im Zusammenhang mit seinem Genaufenthalt. So erreichte er nach langen Diskussionen, dass er während den Ferien von Genf aus alleine eine Reise nach Frankreich und Italien machen durfte. 1858 kehrte Adolf vorerst nach Hause zurück, um im väterlichen Betrieb erste Erfahrungen in der Praxis zu machen.

Wanderjahre

Das Interesse an fremden Ländern und Sitten, an Verkehrsmitteln aller Art sowie nicht zu vergessen an der Industrie waren wohl auch treibend für die weiteren Reisen, die er in seinen Jugendjahren unternahm. Seine ersten Reisen führten ihn 1860/61 nach Frankreich

und England, wo er in verschiedenen Industrieunternehmen als Angestellter tätig war. Dabei erwarb er sich Kenntnisse sowohl im Bereich der Bürotätigkeiten als auch im Praktischen, arbeitete also auch selber als Spinner und Weber. Neben der Arbeit wollte er diese Aufenthalte aber auch geniessen, wie er schon früh in seinem Tagebuch festgehalten hatte: "Zwei Drittel der Zeit sollen tüchtig dazu verwandt werden, Nutzen für die Zukunft zu ziehen, ein Drittel aber sei für mich frei und als Cosmopolit werden von mir die beiden Hemisphären bereist." Tagebucheintrag Adolf Guyers vom 4.12.1859

Mehrere Reisen führten ihn einerseits für mehrere Monate nach Amerika, andererseits nach Palästina und Ägypten, wo er den in Bau befindlichen Suezkanal besuchte. Erst 1863 kehrte er definitiv in die Heimat zurück.

Meinungsverschiedenheiten mit dem Vater

Aus der Zeit seiner Auslandsaufenthalte, sind verschiedene Briefe und Tagebücher erhalten, die vom frühen Unternehmergeist Adolf Guyers zeugen. Er hätte das Neuthal gerne nach englischen Muster ausgebaut und stark vergrössert, was von seinem Vater jedoch als unrealistisch abgelehnt wurde. Verschiedene Meinungsverschiedenheiten zwischen Vater und Sohn in bezug auf Ausbau und Modernisierung der eigenen Industrieanlagen sowie auf weitere Tätigkeiten, insbesondere auch seine zusätzlichen Reisepläne, sind für sein ganzes Leben symptomatisch. Sein übergrosser Tatendrang, seine Offenheit und Neugier für alles Fremde sowie seine stürmischen und zukunftsgerichteten Pläne und Handlungen wurden oft zuerst missverstanden und verkannt und erst später realisiert, dass seine Ideen und sein Vorgehen eigentlich gut gewesen wäre oder war. Doch oft war er, nicht nur in seiner Jugend, seiner Zeit voraus und seine Pläne und Ideen für viele Leute unverständlich.

Umzug nach Zürich

1868 verheiratete sich Adolf Guyer mit Anna Wilhelmina Zeller, die aus einer angesehenen Zürcher Industriellenfamilie stammte. Dieser Ehe entstammten dann im Verlauf der Jahre drei Kinder. Nach der Heirat zog Adolf Guyer, der sich fortan Guyer-Zeller nannte, nach Zürich. Er erkannte die Chance, die Zürich als Finanz- und Handelsplatz bot, schon früh und wollte sie für die Expansion des väterlichen Unternehmens nützen. Eine solche wäre vom Zürcher Oberland aus sehr schwierig gewesen, fehlten doch vor allem günstige Verkehrswege. Aber auch die Informationssituation wie der Anschluss an das Telefon- und Telegrafennetz war im Vergleich zu Zürich viel schlechter und erschwerte die Geschäftsbeziehungen in zunehmendem Masse. Nach längeren Diskussionen mit dem Vater gründete er in Zürich ein Import-Export-Geschäft unter dem Namen J.R.Guyer, das sich hauptsächlich auf den Handel mit Textilien konzentrierte und mit der Zeit weltweite finanzielle Beziehungen hatte.

Nach dem Tod seines Vaters im Jahre 1876 leitete Adolf Guyer sämtliche Geschäfte von Zürich aus.

Verbundenheit mit dem Zürcher Oberland

Trotz Umzug nach Zürich blieb Adolf Guyer seiner Heimat eng verbunden. Neben häufigen Besuchen verbrachte er oft die Sommermonate im Neuthal. Er interessierte sich für die aktuellen Ereignisse und nahm aktiv Anteil am Leben der Zürcher Oberländer. Dies zeigt auch seine Tätigkeit als Kantonsrat, in dem er den Wahlkreis Bäretswil von 1869 bis 1889 vertrat.

Auch mit der Natur des Zürcher Oberlandes war er eng verbunden. Bekannt und beliebt sind noch heute die auf seine Initiative hin gebauten Guyer-Zeller-Wanderwege, die er von teils extra für diesen Zweck aus Italien geholten Erdbauspezialisten erstellen liess.

Guyer-Zeller, der Eisenbahnförderer

Zusammen mit Alfred Escher zählt Guyer-Zeller zu den grossen Förderern des Eisenbahnbaus in der Schweiz. Er glaubte fest an die Zukunft der Bahnen, obwohl 1876 eine eigentliche Eisenbahnkrise eintrat, ausgelöst durch die Bekanntgabe massiver Kostenüberschreitungen beim Bau der Gotthardbahn (GB). Weiter war die Nordostbahngesellschaft (NOB) wegen grosser Bauausgaben stark unter Druck, was dazu führte, dass die Dividenden dieser Gesellschaften stark sanken, was zu Massenverkäufen ihrer Aktien führte. Bei der Gelegenheit erwarb Guyer-Zeller eine immense Zahl von GB- und NOB-Aktien, womit er sich den Grundstein legen konnte für seine spätere Machtposition. In diesen schwierigen Jahren wurde Guyer-Zeller in die Revisionskommission der NOB gewählt. Während seiner Revisoren-Tätigkeit missfielen ihm gewisse Vorkommnisse in der Verwaltung der Bahn, wobei er aktive Kritik übte. So geriet er sowohl mit den anderen Revisoren als auch mit den Verwaltungsorganen der Bahn in Konflikt. Bei der Untersuchung der Quellen lässt sich aber feststellen, dass derartige Meinungsverschiedenheiten zwischen der Verwaltung der NOB und ihren Aktionären nicht von Guyer-Zeller ausgingen, wie das auch heute noch oft und gerne behauptet wird, sondern dass verschiedene Aktionäre vor ihm immer wieder Anträge gestellt hatten, die sich gegen die Interessen der Verwaltung richteten. Guyer-Zeller liess sich jedoch nicht so einfach unterkriegen und kämpfte für seine Ideen. Diese Diskussionen gipfelten schliesslich im sogenannten Nordostbahnstreit von 1894.

In der Generalversammlung dieses Jahres stellte Guyer-Zeller, unterstützt von seinen Anhängern, Antrag auf Absetzung von Direktion und Verwaltungsrat der NOB. Als Ersatz für den Präsidenten des Verwaltungsrates liess er sich gleich selber vorschlagen und wählen, für die anderen Ämter schlug er ebenfalls ihm genehme und ihm fähig scheinende Kandidaten vor, auch wenn diese nicht unbedingt davon begeistert waren, manche die Wahl sogar ablehnten! Diese Ereignisse schlugen gesamtschweizerisch hohe Wellen und trugen Guyer-Zeller den Titel "Eisenbahnkönig" ein.

Adolf Guyers Eisenbahnbestrebungen im Zürcher Oberland

Der Zeitpunkt, von dem an sich Adolf Guyer für die Eisenbahnbestrebungen im Zürcher Oberland konkret einsetzte, lässt sich aus den über weite Strecken nur fragmentarisch vorhandenen Quellen nicht mehr eruieren. Ideen hatte er schon früh, wie man Tagebucheinträgen der Jahre 1860-62 entnehmen kann.

Spezielles Interesse hatte er natürlich am Bau der Uerikon-Bauma-Bahn, da ihr Trasse direkt an seiner Fabrik im Neutal vorbeiführte. Für diese Bahn kämpfte er während Jahrzehnten insbesondere bei der NOB, wobei es erst 1895 gelang, die Konzession zu erhalten.

Jungfraubahn

Als Guyer-Zeller 1893 sein Konzessionsgesuch für den Bau einer Bahn auf die Jungfrau einreichte, war dies nicht das erste Projekt für die Errichtung einer solchen Bahn. Bereits früher waren drei Projekte von namhaften Ingenieuren eingereicht worden, die alle die Erschliessung der Jungfrau vom Tal, das heisst von Lauterbrunnen aus, vorsahen. Guyer-Zellers Idee zur Lösung der Aufstiegsprobleme brachte diesbezüglich einen wesentlichen

Unterschied, benützte er doch die Strecke der 1893 eröffneten Wengeneralpbahn bis auf die kleine Scheidegg und führte erst von diesem Punkt aus die Bahn auf die Jungfrau. Diese Linienführung ermöglichte kleinere Steigungen, und die Zwischenstationen, die er für das Kreuzen der Züge nutzen wollte, konnten aussichtsmässig sehr attraktiv und abwechslungsreich angelegt werden, was bei der geplanten etappenweisen Eröffnung der Bahn von Vorteil war und ihr so schon während der Bauzeit gewisse Einnahmen bringen konnte.

Am 21. Dezember 1894 wurde Guyer-Zeller die Konzession für seine Jungfraubahn erteilt. Um die Kosten für die Bauarbeiten decken zu können, gründete Guyer-Zeller eine nach ihm benannte Bank, die die erste Bauetappe finanzierte. Erst später gründete er eine Gesellschaft für den weiteren Bau und Betrieb der Jungfraubahn. Am 19. September 1898 konnte die erste Sektion der Jungfraubahn feierlich eröffnet und eingeweiht werden. Doch noch vor Fertigstellung einer weiteren Etappe starb Guyer-Zeller im Alter von 60 Jahren am 3. April 1899.

Die Jungfraubahn ist das Projekt, das Guyer-Zellers Einzigartigkeit und Mut zum Risiko am besten zeigt. Sich an den Bau dieser Bahn zu wagen, verlangte sehr viel mehr an Risikofreudigkeit, Einsatzbereitschaft und Engagement in den verschiedensten Fragen, wissenschaftlichen und technischen Bereichen als alles andere, das Guyer-Zeller sonst in seinem Leben gemacht hat! Dabei, wie auch bei allen anderen Unternehmungen, kommt sehr deutlich zum Ausdruck, was Guyer-Zeller mit dem Spruch "Volere e Potere", den er in seinem Wohnhaus im Neutal hatte anbringen lassen, meinte. Wenn er etwas wollte und davon überzeugt war, konnte er es mit dem ihm eigenen Durchhaltewillen, Durchsetzungsvermögen und fachlichen Engagement und Verständnis erreichen!

Und die Art, wie sein Tod aufgenommen wurde, zeigt, wie sehr er auch mit den Menschen, die für ihn arbeiteten, verbunden war und sie mit ihm:

"Nachdem der Ostersonntag (in unserer Weise) festlich begangen worden war, begann am Ostermontag wieder die Arbeit im Tunnel. Nach 1 Uhr mittags kamen wir aus demselben heraus und setzten uns zu Tisch. Die Unterhaltung drehte sich um unseren kranken Präsidenten. Plötzlich läutet das Telephon, länger, schärfer, erregter als sonst. Wir springen auf und mir entfährt der Angstruf: Es wird doch um Gottes Willen dem Herrn Präsidenten nichts Schlimmes begegnet sein?. - Herr Lomsché eilt ins Telephonzimmer und kommt bald darauf kreidebleich und zitternd zurück mit der Botschaft: Soeben ist der Präsident gestorben. - Wir waren sprachlos, aufs Tiefste ergriffen. - Der Mann der uns so nahe stand, der uns nicht wie ein gestrenger Brotherr, sondern wie ein wohlmeinender Freund behandelt hatte, der Mann, der berufen war noch so viel Grosses, das er als Ideen in sich trug, zu verwirklichen, war tot, mitten aus einem arbeitsreichen Leben, aus all' seinen Plänen abberufen, ohne die Vollendung seines grossen Lieblingswerkes, der Jungfraubahn, zu erleben." F. Wrubel, Ein Winter in der Gletscherwelt

Frau Dr. Doris Müller-Füglister, Dietlikon