Zeitschrift: Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich
Herausgeber: Antiquarische Gesellschaft in Zürich
Band: 59 (1992)

Artikel: Adolf Guyer-Zeller (1839-1899)
Autor: Müller-Füglistaler, Doris
Kapitel: 6: Eisenbahnangelegenheiten
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-378969

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: 09.12.2025

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

6. Eisenbahnangelegenheiten

6.1. Allgemeines

«Eine Eisenbahnunternehmung von dem Umfang und den komplizierten Verhältnissen der Schweizerischen Nordostbahn greift so tief in das private und öffentliche Leben ein, dass es unrecht wäre, sie ihre selbständige Existenz schliessen zu lassen, ohne wenigstens einen kurzen Rückblick auf ihre Entwicklung und wechselhaften Schicksale zu werfen.»[1]

Mit diesen Worten beginnt ein Schriftstück, dem Guyer-Zeller den Titel «Geschichtliches und Statistisches betreffend die Schweizerische Nordostbahn» gegeben hatte. Offensichtlich wurde es nach Bekanntwerden der Verstaatlichung begonnen, konnte aber nicht mehr zu Ende geschrieben werden. Bei dem erhaltenen Fragment handelt es sich um eine Darstellung der geschichtlichen Entwicklung der Nordostbahn, die, leider ohne Kommentar, Fakten bis zu Beginn der 1880er Jahre aufzählt.

Damit die anschliessenden Schilderungen über die Ereignisse bei der Nordostbahngesellschaft besser verstanden werden können, soll im folgenden versucht werden, eine knappe Zusammenfassung der für uns wichtigsten Ereignisse zu geben.

Nachdem bereits 1838 die Gründung einer ersten Bahnunternehmung erfolgt war, konnte 1847 die erste schweizerische Eisenbahn von Zürich nach Baden eröffnet werden. Mit der Revision des Bundesvertrages 1848 wurde eine neue Grundlage geschaffen für industrielle und merkantilische Unternehmen. Der Bund konnte nun öffentliche Werke, die von allgemeinem Nutzen waren, mit eidgenössischen Geldern finanzieren oder zumindest subventionieren. Damit waren auch auf Bundesebene die Voraussetzungen gegeben, um über den Eisenbahnbau diskutieren zu können. Bereits im Dezember 1849 wurde im Nationalrat eine Motion betreffend Expropriationen zugunsten des Bahnbaus gestellt, worauf im Mai 1850 ein solches Gesetz erlassen werden konnte. Zusätzlich wurde ein Eisenbahnbüro geschaffen, das über Anlage und Finanzierung von Eisenbahnen beraten sollte. Zu diesen Beratungen zog die Schweiz englische Spezialisten bei, die auch die Frage der Finanzierungsart – durch den Bund oder durch private Gelder – prüfen sollten. Auch eine Nationalratskommission befasste sich mit diesem Problem, wobei sich die Mehrheit für eine staatliche Finanzierung einsetzte. Die Minderheit, darunter auch Alfred Escher als einer der Hauptbefürworter, plädierte für private Finanzierung, die sich im Nationalrat schliesslich auch durchsetzte.

Die Debatte über die Eigentumsfrage markierte den Beginn einer Kontroverse, die mehr als eine Generation lang die schweizerische Politik beherrschen sollte und deren Hauptakteure Jakob Stämpfli und Alfred Escher waren. Dabei ging es auch um ein Ringen um die Vorherrschaft im Bund zwischen Bern und Zürich.

1 Guyer-Zeller, Geschichtliches und Statistisches betreffend die Schweizerische Nordostbahn, ungedruckte Aufzeichnung Guyer-Zellers, Stadtbibliothek Winterthur

Im Juli 1852 wurde das Eisenbahngesetz verabschiedet, wobei der Bund das generelle Aufsichtsrecht, das Rückkaufsrecht sowie weitere Privilegien zugesprochen bekam. Das Konzessionsrecht hingegen blieb vorerst bei den Kantonen. Der Beschluss der Bundesversammlung, die Bahnen auf privater Basis erstellen zu lassen, hatte, wie aus dem vorher Gesagten hervorgeht, auch Gegner. Diese konnten sich mit besagtem Beschluss nur schwer abfinden und regten die Diskussion um einen Rückkauf der Bahnen an. Diese war vor allem zu Beginn relativ heftig, flaute mit der Zeit aber ab.[2]
In den 1870er Jahren gab der Bundesrat zu, dass es ein Fehlentscheid gewesen sei, sich bezüglich des Einflusses auf das Eisenbahnwesen so zurückhaltend verhalten zu haben. Er versuchte daher, mit einem neuen Eisenbahngesetz den Einfluss und die Kompetenzen der Landesbehörde gegenüber den Kantonen zu vergrössern, um eine gewisse Einheitlichkeit und Struktur in den schweizerischen Eisenbahnbau zu bringen. Als wohl wichtigste Neuerung erhielt der Bund damals das Recht der Konzessionserteilung und das Aufsichtsrecht über alle Bahnen, womit er seine Stellung im Eisenbahnwesen verstärken konnte, ohne finanzielle Verpflichtungen eingehen zu müssen.[3]

6.2. Die Schweizerische Nordostbahn von den Anfängen bis zur Krise 1877/78

Von den verschiedenen in der Schweiz gegründeten Bahngesellschaften schlossen sich 1853 die Zürich-Bodensee-Eisenbahn und die Schweizerische Nordbahn zur Schweizerischen Nordostbahngesellschaft (NOB) zusammen.

Zu Beginn waren die Geschäftsgänge der Nordostbahnunternehmung recht gut, so dass sie auch die Angliederung von Beteiligungsbahnen, die noch nicht rentierten, verkraftete. Bei diesen Linien handelte es sich hauptsächlich um Verbindungen mit Landesgegenden, in denen eine Eisenbahn volkswirtschaftlich begrüssbar war, die aber erst mit der Zeit zu rentieren versprachen.[4]
In den 1850er Jahren gab es einen eigentlichen Bauboom, der sich erst Mitte der 1860er Jahre wieder etwas beruhigte. Die durch den Eisenbahnbau erzielten Fortschritte sowie auch das geplante Gotthardprojekt liessen ihn um 1870 aber erneut aufflammen. Ein wahres Eisenbahnfieber brach aus und führte dazu, dass allzuviel und allzuschnell gebaut wurde. Umfangreiche Bauverpflichtungen wurden eingegangen und unrentable Linien übernommen, was früher oder später zu Schwierigkeiten führen musste.
Die Eisenbahnen gerieten in eine Krise, für die es viele Gründe gab. Einer davon war sicher die Übernahme allzuvieler Bauverpflichtungen. Aber auch die allgemeine wirtschaftliche Lage, die, wie wir weiter vorne gesehen haben, in den 1870er Jahren allgemein ungünstig war, trug das ihre dazu bei. Denn das Zusammenwirken von Industrie und Eisenbahnwesen dürfen wir, wie Strebel in seinen Ausführungen klar aufzeigt, keinesfalls vernachlässigen.[5]

2 Strebel, Rückkauf, S. 49 f.
3 Strebel, Rückkauf, S. 54
4 Kessler, NOB, S. 37
5 vgl. Strebel, Rückkauf, S. 55 ff.

Auslösendes Moment der Eisenbahnkrise war die Bekanntgabe massiver Kostenüberschreitungen wegen technischer Fehlkalkulationen beim Bau der Gotthardbahn (GB) 1876. Diese Kostenüberschreitungen der GB und der Umstand, dass die NOB wegen grosser Bauausgaben unter Druck war[6], führte dazu, dass die Dividenden der NOB-Aktien von 8% (1876) auf 3% (1877) sanken, was zu Massenverkäufen von NOB- und GB-Aktien führte. Davon profitierte Guyer-Zeller, der das Vertrauen in die Bahnen nie verlor und der so den Grundstein zu seiner späteren Machtposition legte.[7]
Im Bericht des Verwaltungsrates an die Generalversammlung der Aktionäre der NOB wurden verschiedene Gründe genannt, weshalb man die Dividende so stark kürzen musste. Neben höheren Bauaufwendungen und den seit 1872 erheblich gestiegen Betriebskosten wurde auch der Umstand, dass die Gesellschaftsstatuten die Verwaltung allzusehr in die Hände der Direktion legten, für die missliche Lage verantwortlich gemacht. Der Verwaltungsrat wies in diesem Zusammenhang 1877 darauf hin, dass die Direktion gegenüber der Generalversammlung so eine stärkere Stellung hätte als der Verwaltungsrat.[8]
Es wurde beanstandet, dass der Verwaltungsrat (VR) die Beschlüsse der Direktion nur begutachten dürfe, umgekehrt jedoch seine eigenen Beschlüsse der Direktion zur Genehmigung vorlegen müsse. Der Verwaltungsrat habe kein Initiativrecht und nur ein Minimum an Befugnissen, was im Vergleich mit den Kompetenzen des VR der Schweizerischen Centralbahn (SCB) einen frappanten Unterschied darstelle, wo die Direktion der Bahn sogar vom Verwaltungsrat gewählt werde! Diese Missstände und die Einmischung der Direktion in Geschäfte, die dem Verwaltungsrat zustünden, habe man sich bis anhin gefallen lassen. Nach der Ankündigung vom Januar über die Finanzverhältnisse habe man jedoch die Notwendigkeit eines Eingriffs klar erkannt.[9]
Der Direktion wurde einige Schuld an den wirtschaftlichen Missverhältnissen der NOB angelastet, worauf an der Generalversammlung (GV) vom 30. Juni 1877 eine Untersuchungskommission gewählt wurde, die die Sanierung des Betriebes an die Hand nehmen sollte. Weiter wurde eine Revisionskommission von neun Mitgliedern gewählt, die die Rechnung und den Geschäftsgang der NOB in Zukunft überwachen sollte. Es wurde bestimmt, dass die Gesellschaft neue Statuten erhalten sollte, die der GV und dem VR mehr Einblick in die Direktion ermöglichen sollten.

Ein Expertengutachten, das die Ursachen für die Krise genauer untersuchte, bestätigte, dass dafür vorwiegend Verwaltungsfehler verantwortlich waren. Der NOB wurde vorgeworfen, sie habe alle umliegenden Bahnen beherrschen wollen und aus diesem Grund eine zu grosse Anzahl Linien 2. und 3. Ranges geführt. Zudem sei mit dem Luxus bei Stationen, Rollmaterial und Personal übertrieben worden. Das Gutachten bestätigte auch das Problem des ungünstigen Verhältnisses von Aktien- zu Obligationenkapital.[10]
Nun galt es, Möglichkeiten zur Sanierung des Unternehmens zu suchen und diese umzusetzen. Von grösster Wichtigkeit bei der Verbesserung der Situation war für

6 Stadler, Krise, S. 257
7 Guyer-Zeller hat dann, dies ein weiterer Beweis seiner Grosszügigkeit, in den Jahren 1882–1887, als die Aktien Dividenden abwarfen, der Direktion der GB einen Betrag von Fr. 50 000.– zur Anlage in einem speziellen Fonds übergeben. Die Jahreserträge daraus sollten «... zu Belohnungen für beim Betriebsdienst Angestellte – resp. deren Hinterlassene – der Gotthardbahn (ganzes Netz, inclusive Monte Ceneri), welche sich unter besonders schwierigen Verhältnissen aufopfernd, muthig, besonnen oder überhaupt dienstfertig gezeigt und dadurch Passagiere oder andere zur Bahn in Beziehung tretende Personen gerettet oder vor Gefahren behütet oder dies zu tun wenigstens versucht haben» verwendet werden. Dieser Fonds, dessen Zweckbestimmung 1925 im Einvernehmen mit den Erben auf das ganze SBB-Netz erweitert wurde, ist bei den SBB heute noch bestens bekannt.
Vgl. Reglement über die Verwendung des Guyer-Zeller-Fonds, SBB-GD, Januar 1981
8 Bericht VR an die GV 1877, S. 4
9 Bericht VR an GV 1877
10 Expertengutachten..., S. 15 f. / vgl. auch Kessler, NOB, S. 91 ff.

den Verwaltungsrat die Erhöhung der Einnahmen und die Reduktion der Ausgaben sowie eine tiefgreifende Reform in der Betriebsverwaltung. Ein Fachmann zur Untersuchung der Verhältnisse wurde beigezogen, wobei man sich auf die Person von Jules Coutin, bisherigem Generalbetriebsinspektor der französischen Westbahn, einigte.[11]
Im Rahmen der Verbesserungen wurde in den neuen Statuten auch die Wahl der Direktion und des Verwaltungsrates durch die Generalversammlung sowie das Abberufungsrecht dieser Gremien verankert!

Als man sich bewusst war, dass es die finanzielle Lage der NOB im Moment nicht erlauben würde, alle übernommenen Bauverpflichtungen auszuführen, gelangte die Gesellschaft an den Bundesrat.[12]
Dieser veranlasste, dass die betreffenden Linien gestundet und der Beginn der Bauarbeiten, mit einer entsprechenden Verschiebung der Inbetriebsetzung, um acht Jahre hinausgeschoben wurde. Der Bundesrat sollte nach Ablauf des Jahres 1885 zu entscheiden haben, ob die NOB genügend erstarkt sei, ihren Verpflichtungen nachzukommen. Dabei beschloss man, dass eine bestimmte Reihenfolge der Inangriffnahme der Linien festgesetzt werde. Die NOB wurde verpflichtet, die Subventionen, die die einzelnen Gemeinden bereits an die nun gestundeten Linien gezahlt hatten, bis 1. Januar 1879 zurückzuzahlen. Es war weiter vorgesehen, dass, falls eine andere Gesellschaft bereit wäre, eine der betroffenen Linien zu finanzieren, die der NOB erteilte Konzession an diese übergehen sollte, wobei allfällig von der NOB geleistete Vorarbeiten entschädigt werden müssten.[13]
Noch im gleichen Jahr wurden die Gesellschaftsstatuten revidiert und am 4. April 1878 in einer ausserordentlichen GV (a. o. GV) die Direktion neu bestellt. Als einziger aus der alten Direktion wurde dabei Eugen Escher knapp wiedergewählt.[14]
Gleichzeitig wurde die Revisionskommission in ein ständiges Gremium mit fünf Mitgliedern umgewandelt.

6.3. Guyer-Zeller und die Schweizerische Nordostbahn

6.3.1. Guyer-Zellers Tätigkeit in der Revisionskommission

In diese Kommission, die laut den Gesellschaftsstatuten (21) die Aufgabe hatte, sich vierteljährlich zur Einsichtnahme in den Geschäftsgang und in die Kompatibilität der Gesellschaft zu versammeln[15], wurde am 27. Februar 1879 an einer ausserordentlichen Generalversammlung Adolf Guyer-Zeller gewählt.[16]

An der darauffolgenden Generalversammlung vom 30. Juni 1879 wurde aus Aktionärskreisen trotz der schlechten Geschäftssituation ein Antrag auf Dividendenzahlung gestellt. Dieser unterlag in der Abstimmung aber.[17] In der gleichen Sitzung wurde der Genfer Finanzmann E. Hentsch in die Revisionskommission gewählt.[18]

11 Geschäftsbericht der Direktion auf das Jahr 1877, S. 62
12 Bericht VR an GV
13 Aktenmaterial I, S. 29 f.
14 Protokoll der a. o. GV vom 4.4.1878
Die Direktion setzte sich neu zusammen aus den HH. Studer, Escher, Russenberger und Stoffel, die fünfte Stelle blieb vorerst offen.
Eugen Escher: (1831–1900), Dr. iur., Privatdozent und Ständerat. Chefredaktor NZZ 1868–1871, ab 1872 Direktionsmitglied bei der NOB, ab 1889 Direktionspräsident, erbitterter Gegner Guyer-Zellers (HBLS, Bd. 3, S. 77)
15 Bericht Revisionskommisssion an die GV 1878
16 Protokoll der a. o. GV vom 27.2.1879
17 Protokoll der GV vom 30.6.1879
18 Protokoll der Rev'kom. vom 17.11.1879
Edouard Hentsch (1829–1892): beriet die Schweiz. Bahngesellschaften in finanziellen Angelegenheiten. Finanzierte sie teilweise und bestimmte ihre Politik mit. Regte die Gründung der ersten schweiz. Eisenbahnbank zur Sanierung der NOB an (nach Strebel, Rückkauf, S. 347)

Die bis anhin vakante fünfte Direktionsstelle wurde erst 1880 mit Julius Fröhlich (TG), der bisher in der Zentralverwaltung die Stelle eines kommerziellen Inspektors ausgeübt hatte, besetzt.[19] Wohl beeinflusst durch den an der GV 1879 gestellten Gegenantrag zur Gewinnausschüttung, kam es im Vorfeld der GV 1880 in der Revisionskommission zu einer Diskussion, ob man allenfalls auf die Prioritätsaktien eine Dividende von 2–3% auszahlen solle aus dem 1879 erzielten Einnahmenüberschuss.[20] In der GV vom 29. Juni 1880 unterstützte die Kommission aber den Antrag der Direktion, die auf die Auszahlung einer Dividende verzichten wollte[21], da sich die Situation der NOB in diesem Jahr noch nicht gebessert hatte. In einem Expertengutachten hiess es sogar, dass sich die Lage weiter verschlimmert hätte, da die Ursachen für die Krise noch immer nicht alle behoben werden konnten.[22] Trotzdem übernahm die NOB 1880 die ehemals als Konkurrenzlinie gedachte Nationalbahn.[23]

Im Herbst desselben Jahres hätte Guyer-Zeller erstmals die Gelegenheit gehabt, das Präsidium der Revisionskommission zu übernehmen. Er verzichtete aber darauf mit der Begründung, er sei zu sehr beschäftigt und zudem über die Sommermonate nicht in Zürich.[24] Offenbar war Guyer-Zeller zu dieser Zeit noch stärker in Industrie und Handel tätig, als dies in den späteren Jahren der Fall war.

Im Vorfeld der Generalversammlung des Jahres 1881 kam es in der Revisionskommission erneut zur Diskussion über Auszahlung einer Dividende. Hentsch stellte den Antrag auf Auszahlung einer solchen von 6%. Dies löste eine Diskussion aus, ob und wieviel Dividende in der bestehenden Situation gezahlt werden sollte. Es gab verschiedene Vorschläge, die Dividenden zwischen 3% und 6% vorsahen. Der Antrag Guyer-Zellers, man könnte eine Dividende von 4% beantragen, wurde von den übrigen Kommissionsmitgliedern nach einigen Diskussionen akzeptiert. Guyer-Zeller wurde dann bestimmt, diesen Antrag an der GV zu vertreten.[25] Die Tatsache, dass Guyer-Zeller in diesem Jahr den Antrag der Revisionskommission vertrat, wurde ihm später in Unkenntnis der tatsächlichen Hintergründe als erster Schritt zur Untergrabung der Autorität der Verwaltungsorgane ausgelegt. Aus dem Studium der Protokolle der Revisionskommission geht aber deutlich hervor, dass nicht Guyer-Zeller, sondern andere Revisionskommissionsmitglieder damit begonnen hatten, Forderungen nach Dividenzahlungen zu stellen!
In derselben Sitzung wurde im weiteren über die Funktion der Revisionskommission diskutiert. Dabei gab Guyer-Zeller der Meinung Ausdruck, die Kommission sollte auf gewisse Geschäfte der Verwaltungsorgane Einfluss nehmen können, wobei die anderen Mitglieder erwiderten, eine intensive Beobachterrolle, wie dies in den Statuten umschrieben sei, könne auch Erfolge bringen. An der GV vom 30. Juni 1881 stellte die Revisionskommission Antrag auf eine verminderte Einlage in den Erneuerungsfonds zugunsten einer Dividendenzahlung. In der GV wurden verschiedene Gegenvorschläge gemacht, die von

19 Geschäftsbericht der Direktion 1880
20 Protokoll der Rev'kom.-Sitzung vom 5.6.1880
21 Protokoll der GV vom 29.6.1880
22 Expertengutachten..., S. 89 ff.
23 Sammlung Aktenstücke, 1880, Bundesratsbeschluss vom 14.5. und 15.7.1880
24 Protokoll der Rev'kom.-Sitzung vom 26.10.1880
25 Protokoll Rev'kom. vom 15.6.1881

einem Verzicht auf eine Dividendenausschüttung bis zu Dividenden von mehr als den vorgeschlagenen 4% reichten. Schliesslich wurde der Vorschlag eines Aktionärs auf 5,78% Dividende angenommen.[26]

Gegen Ende 1881 drängte Guyer-Zeller darauf, die Obligationenschuld zu diskutieren, worauf der Finanzsektion der Auftrag erteilt wurde, diese Frage eingehend zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten.[27] Es ist interessant, dass Guyer-Zeller diesen Vorschlag machte. Denn als Mitglied der Betriebskommission mischte er sich damit in die Aufgaben der Finanzsektion ein. Er scheute sich offenbar nicht, seine Kollegen auf ihre Pflichten aufmerksam zu machen. Ein Vorgehen, das auch heute noch bei engagierten Menschen zu beobachten ist und das diesen oftmals übelgenommen wird! Es wird hier auch deutlich, wie Guyer-Zeller die ihm übertragenen Aufgaben ernst nahm und sie gewissenhaft auszuführen bestrebt war.

Im Jahr 1882 entstand wiederum eine Diskussion, ob man die Auszahlung einer Dividende beantragen sollte oder nicht. Diesmal war man der Ansicht, mit weiteren Auszahlungen sei zuzuwarten, bis der Prozess, der nach der Auszahlung von 1880 vom Eisenbahnkomitee des rechten Seeufers angestrengt worden war, zu Ende sei.[28]
An der Generalversammlung schlug Revisor Hegner, der die Revisionskommission an dieser GV vertrat, als «Einzelperson» vor, erneut 6% Dividende zu zahlen. Dies sollte nicht ohne Wirkung bleiben, obwohl der Verwaltungsrat sich gegen diesen Antrag stellte. Er war nämlich der Ansicht, es sei besser, mit einem solchen Schritt zuzuwarten, bis der erwähnte Rechtsstreit beendet sei. Er unterlag aber mit seinem Antrag in der Abstimmung, denn die Generalversammlung nahm den Vorschlag Hegners mit 1955:412 Stimmen an.[29]
Auch hier wird deutlich, dass diese Art von Streitigkeiten zwischen Aktionärskreisen und Verwaltungsorganen der Gesellschaft weder von Guyer-Zeller ausgegangen noch von ihm begonnen worden waren. Sie wurde später lediglich von ihm fortgesetzt, und, wie wir noch sehen werden, auf die Spitze getrieben. Schon vor ihm hatten es aber einzelne Aktionäre der Gesellschaft geschafft, sich an der GV mit ihren Anträgen durchzusetzen! Diese Tatsache scheint mir für die Beurteilung von Guyer-Zellers späteren Aktionen von grosser Bedeutung!

Auch in der Generalversammlung vom Juni 1883 wurde wiederum Antrag gestellt auf Auszahlung einer 6%-Dividende für Prioritätsaktien und auch gutgeheissen, wobei man mit der Auszahlung noch zuwartete.[30]
Sämtliche dieser Dividendenbeschlüsse lagen nämlich, wie der bereits erwähnte Beschluss von 1881, zur Beurteilung vor Gericht, welches der NOB eine Auszahlung nachträglich untersagte. Auch das Bundesgericht bestätigte das Urteil, und erst die 1884 beschlossene Dividendenzahlung, die zwar ebenfalls angefochten wurde, wurde vom Gericht sanktioniert!

26 Protokoll GV vom 30.6.1881
27 Protokoll Rev'kom. vom 12.11.1881
28 Protokoll Rev'kom. vom 14.6.1882
29 Protokoll der GV vom 29.6.1882
30 Protokoll der GV vom 29.6.1883

31 Protokoll Rev'kom. vom 15.11.1883
32 Strebel, Rückkauf, S. 82/83
33 Protokoll VR vom 28.6.1884
34 Protokoll GV vom 30.6.1884

6.3.2. Guyer-Zeller wird Präsident der Revisionskommission

Im Herbst 1883 wurde Guyer-Zeller zum Präsidenten der Revisionskommission gewählt.[31]
1883 hätte der Bund zum ersten Mal von seinem Rückkaufsrecht Gebrauch machen können. Da die Rechnungsergebnisse der Bahnen jedoch sehr hoch ausgewiesen wurden, hätte der Bund rund 70 Mio. Franken «zuviel» bezahlen müssen. Die ständerätliche Kommission, die sich mit der Aufsichtspflicht des Bundes auseinandersetzte, machte dem Bundesrat den Vorwurf, er habe sich während den 60er und den 70er Jahren zuwenig um die Rechnungsführung der Eisenbahngesellschaften gekümmert.[32] Diese Unterlassung behob der Bund mit seinem Rechnungsgesetz vom 21. Dezember 1883!
Der Bundesrat stellte sich 1883 also gegen einen Rückkauf, wobei er betonte, dass dieser Entscheid nur für den Moment gelte und er sich den Erwerb der Bahnen zu einer späteren Zeit vorbehalte. Diese Haltung entsprach der allgemeinen Stimmung im Volk, denn die föderalistischen Bestrebungen waren immer noch sehr stark. Vor allem die politische Rechte fürchtete sich vor einem Einheitsstaat, der die föderalistische Struktur der Schweiz stark betroffen, d. h. die Bedeutung der Kantone geschmälert hätte.

1884 wurde vom Verwaltungsrat der NOB eine Revision der Statuten verlangt. Dabei versuchte die Revisionskommission, Änderungswünsche anzubringen. In ihren Anträgen verlangte sie vor allem mehr Mitspracherecht. Sie wies darauf hin, dass sie in ihrer Bedeutung geschwächt würde, da der Verwaltungsrat in Zukunft alle nicht von ihm selbst eingebrachten Anregungen begutachten wolle. Bisher habe die Kommission selbständige Anträge an die GV stellen können, was durch die neue Regelung verunmöglicht würde. Weiter sah die Kommission ihr Recht zur Einbringung von Motionen und zur Stellung von Abänderungsanträgen bedroht. Der Verwaltungsrat seinerseits hatte Bedenken, dass die Begehren der Revisoren zu Konflikten führen und den Gang der Verwaltung beeinträchtigen könnten.[33]
Aus diesem Grund beantragte der Verwaltungsrat der Generalversammlung, nicht auf die Wünsche der Kommission einzugehen. Guyer-Zeller verteidigte aber die Anliegen derselben und wies darauf hin, dass die Revisionskommission nicht nur verpflichtet sei, die Geschäfte rein rechnerisch zu prüfen, sondern auch den «Geist» der Geschäftsführung zu überdenken. Dazu müsse ihr die Möglichkeit gegeben werden, «unter Umständen bestimmend einzugreifen». Die Vergangenheit beweise, dass die Generalversammlungen von «revolutionärem Geiste getragen seien» und dass man mit den bisherigen Statuten gut gefahren sei. Es bestehe kein Grund, diese Statuten in dem Sinn zu ändern, dass die Rolle der Revisionskommission geschwächt werde, «... um so weniger, als in den nächsten Jahren noch eine Reihe der wichtigsten Fragen zu erledigen sein werden, wo es gut ist, wenn die Aktionäre ein unabhängiges Organ für die Geltendmachung ihrer Ansichten haben.»[34] Aus diesen Worten Guyer-Zellers

geht hervor, dass er sich in Zukunft aktiver um das Bahngeschehen kümmern wollte!

Die Direktion andererseits stellte sich hinter den Verwaltungsrat, der zum Ausdruck brachte, dass die neuen Statuten die Kompetenzen klar festlegen würden. Nur so werde deutlich, dass der Verwaltungsrat zu administrieren, die Revisionskommission zu kontrollieren habe und dass «..., überall da aber, wo die Revisionskommission in die Verwaltung überzugreifen in den Fall kommt, dafür gesorgt ist, dass die Generalversammlung nur nach reichhaltiger Prüfung durch ein grösseres Collegium Beschluss fassen kann, ...»! Dies sei ein Schutz der Gesellschaft, denn man müsse berücksichtigen, dass die Revisionskommission bereits mit drei Leuten beschlussfähig sei, wobei diese nicht einmal alle Aktionäre der NOB sein müssten. Deshalb bestehe für die NOB die Gefahr, dass auf diesem Weg für die Gesellschaft nachteilige Interessen einfliessen könnten.
Auf diesen Einwand der Verwaltungsbehörden gegenüber dem Antrag der Kommission war Guyer-Zeller bereit, das Begehren so abzuändern, dass die Revisionskommission ihre Anträge acht Tage vor der Generalversammlung dem Verwaltungsrat zur Einsichtnahme vorlegen müsste. Damit war aber die Direktion unter dem Hinweis, dass drei Wochen vor der GV die Traktandenliste bekannt sein müsse, nicht einverstanden, worauf Guyer-Zeller sein Angebot zurückzog. In der Abstimmung drangen dann trotz der angeregten Diskussion und der ablehnenden Haltung von Verwaltungsrat und Direktion die Anträge der Revisionskommission mit 1090:222 Stimmen durch. Nach der Abstimmung bot Guyer-Zeller nochmals Hand zu einem Zusatz im oben genannten Sinn, was von Direktionsseite abermals abgelehnt wurde. Guyer-Zeller gab daraufhin die Zusage, die Revisionskommission werde sich bemühen, ihre Anträge jeweils möglichst bald dem Verwaltungsrat vorzulegen, und verlangte, dass der Verwaltungsrat seinerseits alle Vorlagen der Revisionskommission vorzulegen habe. In dieser Generalversammlung, in der sich bereits ein erstes «Wetterleuchten» kommender Konflikte bemerkbar machte, wurde Guyer-Zeller übrigens mit 1456 von 1459 möglichen Stimmen in seinem Amt bestätigt.[35]
Die Vorgänge an der Generalversammlung 1884 haben sicher entscheidend zu der weiteren Entwicklung des Konflikts zwischen Guyer-Zeller und den Verwaltungsorganen der NOB beigetragen. Die Forderung der Revisionskommission nach mehr Mitspracherecht mag wohl eine umstrittene oder gar unberechtigte Sache gewesen sein, doch das Verhalten des Verwaltungsrates und der Direktion war sicher nicht dazu angetan, eine Vermittlung respektive Einigung in dieser Frage zu finden!
Zeigte sich Guyer-Zeller diesmal noch verhandlungs- und kompromissbereit, mag ebendiese Reaktion der Verwaltungsorgane dazu geführt haben, dass er in späteren Konflikten entschiedener und rücksichtsloser vorging!
Wäre die Stimmung schon damals gegen ihn und die von ihm geprägten Anträge gewesen, wäre das Ergebnis der Abstimmung und die Bestätigungswahl Guyer-Zellers sicher nicht so deutlich ausgefallen. So aber bekommt man den Eindruck,

35 Protokoll GV vom 30.6.1884

36 Protokoll VR vom 23.4.1885
37 Protokoll der GV vom 26.6.1885

als ob tatsächlich der grösste Teil der Aktionäre sich nicht den Wünschen entsprechend vertreten gefühlt hätte! Sonst hätten sie den Anträgen kaum zugestimmt oder Guyer-Zeller in seiner Aufgabe nicht so eindeutig bestätigt!

In der nun folgenden Zeit zeigte die Revisionskommission immer mehr, dass sie sich eingehender um die Geschäfte der Nordostbahngesellschaft kümmern wollte. So hatte sie der Direktion eine Reihe von «Postulaten und Desiderien» vorgelegt. Ein Teil enthielt Forderungen und Wünsche, die die Direktion selber betrafen. Zwei Anträge mussten aber an den Verwaltungsrat überwiesen werden.
So auch die Forderung, den Mitgliedern der Revisionskommission die Akten aus den Verhandlungen von Verwaltungsrat und Direktion abzugeben und zusätzlich dem Präsidenten der Revisionskommission die dabei gefassten Beschlüsse mitzuteilen. Diesem Begehren wurde insofern entsprochen, als in Zukunft nach jeder Verwaltungsratssitzung ein Protokoll an die Revisionskommission geschickt wurde und die gefassten Beschlüsse dem Präsidenten mitgeteilt wurden. Es sollten der Revisionskommission jedoch keine Vorlagen unterbreitet werden wie im Falle des Verwaltungsrates, denn die Revisoren sollten nicht in die Kompetenzen des Verwaltungsrates eingreifen können. Kritik sei in Ordnung, eine weitergehende Stellungnahme aber war nicht erwünscht![36]

Die Generalversammlung 1885 wurde erstmals gemäss den neuen Statuten durchgeführt. Damit durfte nach § 14 niemand mehr als 100 Stimmen auf sich vereinigen, wobei dies unabhängig davon galt, ob jemand für sich allein oder zusätzlich in Vertretung anderer Aktionäre stimmte.

In dieser Generalversammlung ersuchte die Direktion um Ermächtigung zur Übernahme der Linie Effretikon–Wetzikon–Hinwil. In einem Schreiben stellte die Revisionskommission jedoch das Begehren, auf diesen Antrag der Direktion nicht einzutreten, da die GV zuerst darüber informiert und befragt werden sollte. Dazu sei aber eine ausserordentliche Generalversammlung nötig.
In dieser Situation schlug die Direktion vor, dass die Kompetenzen für solche Geschäfte dem Verwaltungsrat übertragen werden sollten. Guyer-Zeller wehrte sich dagegen mit der Begründung, er sei nicht autorisiert, den Antrag der Revisionskommission zurückzuziehen. Wiederum gab die Generalversammlung der Revisionskommission die Unterstützung und stimmte für Nichteintreten (493:297). Ein zweiter Antrag der Direktion betreffend Vertrag mit der Sulgen–Gossau-Bahn wurde trotz Einwänden von der Seite Guyer-Zellers einstimmig angenommen![37]
Dies zeigt, dass die GV trotz der Einflussnahme durch Guyer-Zeller selbständig entscheiden konnte, und im weiteren weisen diese Ergebnisse auch darauf hin, dass Guyer-Zeller zu diesem Zeitpunkt sicher nicht die Mehrheit der Aktienstimmen auf sich vereinigte, was durch § 14 der Statuten eigentlich auch sichergestellt war.

An einer ausserordentlichen Generalversammlung im September wurde als einziges Geschäft die Übernahme der Linie Effretikon–Wetzikon–Hinwil behandelt. Dabei war an dieser Versammlung zu hören, dass der Verwaltungsrat der Ansicht sei «..., Herr Guyer-Zeller habe im Juni die Revisionskommission nur deswegen zu dem unerwünschten Verschiebungsantrag bestimmt, um Zeit für die Agitation zugunsten des Projektes Hinwil–Bäretswil–Bauma zu gewinnen und hiedurch von seiner Stellung als Präsident der Revisionskommission einen unangemessenen Gebrauch gemacht.»[38]
Guyer-Zeller stellte tatsächlich den Antrag, dass, wenn jemand bis 1893 Fr. 300 000.– für den Bau einer Bahn Hinwil–Bäretswil–Bauma erbringen könne, die NOB entweder Bau und Betrieb einer solchen Linie sichern oder dem Betreffenden das Stück Unterwetzikon–Hinwil überlassen sollte. Ohne den Abschnitt Wetzikon-Hinwil könne eine Bahn Hinwil–Bauma kaum existieren. Für die NOB sei dieser Abschnitt allein mit Fr. 12 000.–/Jahr defizitär. Sein Antrag sei somit nicht etwa einseitig, sondern berücksichtige die Interessen beider Seiten!
Gegen dieses Votum Guyer-Zellers wehrte sich die Verwaltung vehement, und es erhob sich ein Streit, ob der Antrag Guyer-Zellers überhaupt zulässig sei, da er nicht zur Verbesserung der Situation der NOB beitrage und damit dem § 20 der Statuten widerspreche! In einer Abstimmung wurde mit 964:480 Stimmen beschlossen, dass der Zusatz Guyer-Zellers kein Abänderungsvorschlag nach § 20 sei und nicht als Motion überwiesen werden dürfe, weil er nicht in der Einladung zur GV angezeigt worden war. Dies bezeichnete Guyer-Zeller seinerseits als statutenwidrig, doch sein Antrag wurde trotzdem nicht weiter behandelt. Der ursprüngliche Vorschlag der Direktion betreffend Übernahme der Linie Effretikon–Wetzikon–Hinwil wurde von der Generalversammlung schliesslich gutgeheissen.[39]

In der Diskussion um die Frage, ob die Aktenstücke aus Verwaltungsrat und Direktion auch den Mitgliedern der Revisionskommission zugestellt werden sollten, meinte die Direktion: «Den Wunsch der Revisionskommission, solche Beschlüsse des Verwaltungsrates nicht erst aus den Zeitungen zu vernehmen, finde man begreiflich und möchte ihm daher belieben zu beschliessen, dass jeweils die Beschlüsse des Verwaltungsrates der Revisionskommission in einer Ausfertigung mitzutheilen seien.»[40]
Dabei unterliess es Direktor Stoll nicht, davor zu warnen, der Revisionskommission mehr Mitteilungen zu machen, als diejenigen, zu denen der Verwaltungsrat verpflichtet sei. Je mehr Leute von den Geschäften der Gesellschaft etwas wüssten, desto grösser sei die Gefahr der Indiskretion. Er hätte es sogar begrüsst, wenn die Zugeständnisse vom 23.4.1885 zurückgezogen und den Revisoren nur Mitteilung von den definitiven Beschlüssen gemacht worden wären. Die Kommission habe weder ein Veto- noch sonst irgend ein Anrecht auf Einmischung in den Geschäftsgang. Der Revisionskommission Akten zuzustellen sei ein gefährliches Zugeständnis, da man nicht so leicht wieder davon absehen könne. Man wisse nicht, wie die Kommission in Zukunft zusammengesetzt sein

38 Protokoll der a. o. GV vom 14.9.1885
39 Protokoll der a. o. GV vom 14.9.1885
40 Direktionsprotokoll vom 10.2.1885

werde. Zudem werde sie zunehmend anspruchsvoller und fordere immer noch mehr Rechte. Zu guter Letzt wolle sie sicher noch an den Sitzungen des Verwaltungsrates teilnehmen![41]
Bei der Diskussion um diesen Punkt wurden verschiedene Stimmen laut, und es ist aus den Protokollen ersichtlich, dass Stoll nicht allein war mit seinen Bedenken gegenüber der Revisionskommission. Dies zeigt sich auch im Abstimmungsergebnis, bei dem mit 15:11 Stimmen relativ knapp entschieden wurde, jedem Revisionsmitglied ein Exemplar der definitiven Beschlüsse mit den zugehörigen Aktenstücken zur vertraulichen Behandlung zukommen zu lassen![42]
Diese Vorgänge machen deutlich, wie die Revisionskommission unter Guyer-Zellers Präsidium zunehmend stärker in Konflikt mit den Verwaltungsorganen geriet. Guyer-Zeller forderte immer mehr Information und Mitspracherecht, was den Verwaltungsorganen nicht entsprach.

Im Jahre 1886, als in der Revisionskommission erneut die Frage einer Auszahlung von Dividenden diskutiert wurde, setzte sich Guyer-Zeller für die Zahlung einer Dividende von 6% ein.[43] Auf Anfrage äusserten sich Direktion und Verwaltungsrat dahin, dass es besser sei, mit der Diskussion dieser Frage zuzuwarten, bis der Bundesrat den Entschluss über die Moratoriumslinien gefällt habe. In der Folge verzichtete die Revisionskommission auf ihren Antrag.[44] In der gleichen Sitzung beschloss die Kommission, sich beim Verwaltungsrat zu beschweren, da dieser in seinem Geschäftsbericht den Konflikt betreffend Mitteilung über seine Beschlüsse und die Abgabe der zugehörigen Aktenstücke so hingestellt habe, als ob die Revisionskommission im Unrecht gewesen wäre! Sie beschloss, an der GV eine Gegenbemerkung anzubringen.[45]
An dieser Generalversammlung kam zum ersten Mal ein Rückschlag für Guyer-Zeller. Er wurde zwar als Revisor bestätigt, erreichte jedoch nicht mehr die Resultate voriger Jahre, sondern lediglich 657 von 1054 möglichen Stimmen, während der mit dem besten Resultat wiedergewählte Hegner mit 956 Stimmen deutlich besser abschnitt![46]

6.3.3. Rückkaufsbestrebungen durch den Bund

Im Jahr 1886 wurde eine Entscheidung des Bundesrates über die Moratoriumslinien fällig. Anfänglich war Bundesrat Welti, der Vorsteher des Eisenbahndepartementes, der Ansicht, dass die Moratoriumslinien nur mit Hilfe des Bundes realisiert werden sollten. Daher müsste der Bund so viele Aktien der NOB erwerben, dass er in der Lage wäre, mit 51% der Aktien durch einen «Aktionärsbeschluss» die entsprechenden Linien an den Bund zurückzubringen![47]

Mit einem Schreiben vom 5. November 1886 teilte der Bundesrat der NOB mit, dass er einen Rückkauf der Gesellschaft als Ganzes nicht ausschliesse, worauf die

41 Protokoll VR vom 26.12.1885
42 Prot. VR vom 26.12.1885
43 Protokoll Rev'kom. vom 25.5.1886
44 Protokoll Rev'kom. vom 15.6.1886
45 ibidem
46 Protokoll der GV vom 29.6.1886
47 Strebel, Rückkauf, S. 98 f.

Direktion den Verwaltungsrat um die Ermächtigung bat, mit dem Bundesrat über diese Fragen in Verhandlungen zu treten. Die Direktion sah sich dabei verpflichtet, auf die Verhandlungen mit der obersten Landesbehörde einzutreten, obwohl der Bundesrat gegen den Willen der Verwaltungsorgane der NOB zuerst über die Rückkaufsfrage und erst dann über die Moratoriumslinien verhandeln wollte. Die Direktion der NOB hätte die Sache vorzugsweise in anderer Reihenfolge diskutiert![48]

Es wurde eine Kommission aus mehreren Direktions- und Verwaltungsratsmitgliedern gebildet. Doch die Verhandlungen zogen sich in die Länge, wobei sie vor allem dadurch erschwert wurden, dass die SKA der NOB anerboten hatte, sämtliche Anleihen zur Konversion zu bringen, wodurch die Zinslast der Gesellschaft um Fr. 500 000.– verringert würde. Dies hätte den Wert der Gesellschaft verbessert und damit den Verkaufspreis für den Bund erheblich in die Höhe getrieben. Dieses Angebot, das die SKA zusammen mit einem Bankenkonsortium gemacht hatte, hatte die NOB Mitte 1886 vorerst zurückgewiesen. Nun beurteilte man die Situation anders, wobei unter den Befürwortern einer Konversion einige nur eine Teilkonversion anstrebten. Beide Lager aber standen im Gegensatz zu der bundesrätlichen Delegation, die sich gegen jede Konversion aussprach, was aus den oben geschilderten Gründen verständlich scheint![49]

An der Generalversammlung 1887 wurden die Aktionäre darüber informiert, dass der Bundesrat die Verfügung über den Reinertrag untersagt habe, bis die Moratoriumsfrage entschieden sei. Dies erregte allgemeines Missfallen in der Versammlung, und es wurde der Vorwurf erhoben, dass der Bund nicht alle Bahnen gleich behandle.

Ein Vertreter der Revisionskommission äusserte den Verdacht, dass der Bund die Aktien auf diese Weise entwerten wollte, «... um das Unternehmen wohlfeil in den Besitz des Bundes zu bringen.»[50] In bezug auf die Moratoriumslinien hielt der Bundesrat mit Beschluss vom 23. Juni 1887 fest, er halte die NOB für genügend erstarkt, um den Bau der Moratoriumslinien zu beginnen. Mit Beschluss vom 25. Oktober 1887 wurde die Reihenfolge für den Baubeginn der verschiedenen Linien festgelegt.[51]

Was die Verhandlungen über den Rückkauf der Nordostbahngesellschaft durch den Bund betrifft, möchte ich an dieser Stelle nachtragen, dass die Verhandlungen NOB – Bund seit dem 23. Juli 1887 zwar suspendiert, jedoch nie ganz abgebrochen worden waren.

In der Zwischenzeit war aber von Fierz-Landis, einem Grossaktionär, ein Angebot an den Bund gemacht worden.[52] Fierz bot dem Bund 42 000 Aktien zum Kauf an mit der Möglichkeit, diese Zahl bis auf 53 000 zu erhöhen. Die Bedingungen waren folgende: die Prioritätsaktien (22 000) à Fr. 500.– (Fr. 11 Mio.) sowie eine jährliche Rente à 3,5% der Fr.-600.–Aktien, was pro Aktie Fr. 21.– ausmachen sollte. Die Stammaktien (84 000) wurden zu Fr. 500.– angeboten mit einer jährlichen Rente von Fr. 18.50, wobei die Rente sich auf die Laufzeit der Aktien bezog. Das Eisenbahndepartement zeigte sich sehr erfreut über dieses Angebot und beantragte dem Bundesrat, darauf einzutreten, da die Bedingungen

48 Protokoll VR vom 11.11.1886
49 Protokoll VR vom 21.5.1886
50 Protokoll der GV vom 28.6.1886
51 Diverses Aktenmaterial aus der Sammlung Aktenstücke...
52 Carl Fierz-Landis: (1852–1892), Finanzmann und Eisenbahnpolitiker, setzte sich für die Verstaatlichung ein. War erfahren in grossen und schwierigen Finanzoperationen. Beteiligt an der Gründung der Bündner Eisenbahnbank (HBLS, Bd. 3, S. 153)

53 Auszug aus dem Protokoll der Sitzung des Bundesrates vom 30.11.1887
54 Brief Fierz-Landis' an den Bundesrat vom 30.11.1887
55 Brief Fierz-Landis' vom 1.12.1887
56 Auszug aus dem Protokoll der Bundesratssitzung vom 2.12.1887
57 Protokoll VR vom 29.12.1887
58 Protokoll VR vom 22.12.1887

vorteilhaft seien und das Geld gut angelegt sei. Ein späterer Rückkauf komme sicher teurer zu stehen.[53]
Mit einem Schreiben vom 30. November 1887 teilte Fierz-Landis dem Bund weitere Bedingungen mit, über die zu verhandeln wären. Dabei setzte sich Fierz dafür ein, dass der Sitz der Gesellschaft weiter in Zürich bleiben sollte, bis auch andere Bahnen in der Hand des Bundes seien. Es sollte weiter an alle Aktionäre der Gesellschaft das Angebot gemacht werden, ihre Aktien dem Bund zu den gleichen Bedingungen verkaufen zu können.[54]
Bereits am 1. Dezember 1887 meldete sich Fierz-Landis erneut mit einem Angebot; Dreyfus-Seidel, ein Aktionär aus Frankfurt, würde ebenfalls 11 000 Aktien zur Verfügung stellen, damit der Bund die Stimmenmehrheit in der Generalversammlung hätte.[55]

In seiner Sitzung vom 2. Dezember 1887 nahm der Bundesrat Stellung zu dem Angebot und den Bedingungen von Fierz-Landis und kam zum Schluss, man werde der NOB Kenntnis geben von seinem Angebot und ihr vorschlagen, die Mitte Jahr suspendierten Verhandlungen weiterzuführen.[56] Offenbar wollte der Bund zwei Angebote haben, damit er sie gegeneinander ausspielen und so vorteilhaftere Bedingungen erhalten könnte!
Mitte Dezember wurden die Verhandlungen zwischen der NOB und dem Bundesrat fortgesetzt, und man versuchte, einen Entwurf für ein Kaufangebot zu erarbeiten, was bis Ende Dezember offensichtlich gelungen ist.[57]
Fierz-Landis blieb indes nicht untätig und bat den Verwaltungsrat, eine ausserordentliche Generalversammlung zu diesem Thema einzuberufen. Der Verwaltungsrat machte ihn aber darauf aufmerksam, dass er den offiziellen Weg einzuschlagen und eine genau formulierte und statutengemässe Motion einzubringen hätte.[58]

Auf den 29. Dezember 1887 wurde eine a. o. GV einberufen, an der Antrag auf Vermehrung der Prioritätsaktien gestellt wurde. Zudem stand eine Abänderung der Statuten in bezug auf die Fragen neues Kapital oder Konversion von Anleihen durch ein Bankenkonsortium zur Diskussion. Weiter wurde informiert, dass ein Grossaktionär dem Bund Aktien zum Kauf angeboten habe. Es wurde auch über die Wiederaufnahme der Verhandlungen der Gesellschaftsorgane mit den Bundesbehörden orientiert und für die nächste Zeit eine weitere a. o. GV angekündigt, da der erwähnte Aktionär eine Motion zu stellen gedenke mit dem Inhalt, dem Bundesrat eine bis Ende 1888 gültige Offerte zu machen. Die Verwaltung betonte aber, dass sie der Ansicht sei, man sollte auf keinen Fall den Vertrag mit dem Bankenkonsortium fallen lassen, da damit die Dividendensperre beseitigt werden könne!

Auch in der Revisionskommission wurde der Rückkauf der NOB durch den Bund besprochen. Dabei gab es zwei Lager, einerseits die entschiedenen Gegner, andererseits die unter Umständen zum Verkauf bereiten Befürworter. Hentsch, der

den Verkauf befürwortete, wies darauf hin, dass viele Aktionäre seit zehn Jahren ohne Dividende geblieben seien und dass ihnen langsam die Geduld ausgehe. Auch Guyer-Zeller wehrte sich nicht gegen den Rückkauf, obwohl er eher zur Ablehnung neigte. In diesem Zusammenhang wies er darauf hin, dass die Dividendensperre auch positive Seiten gehabt habe. So habe der Bau der Moratoriumslinien hinausgezögert werden können, und zudem seien viele Aktien vom Ausland in die Schweiz zurückgekommen.
Er war auch der Ansicht, dass die Gesellschaft trotz der Moratorien bald bis zu 4% Gewinn abwerfen könnte, wenn man der Unternehmung freien Lauf liesse. Er wies aber auch darauf hin, dass Welti, wenn er tatsächlich zum Rückkauf entschlossen sei, sein Ziel wahrscheinlich erreichen werde. Die Verstaatlichung liege im Zuge der Zeit, und der Bund mache zu den offerierten Bedingungen ein ausgezeichnetes Geschäft, er könne der Moratoriumslinien wegen nämlich Fr. 30 Mio. vom Kaufpreis abziehen.[59]
Einen interessanten Aspekt bekommen diese Äusserungen Guyer-Zellers dann, wenn wir den Inhalt des Briefes betrachten, den Fierz-Landis am 16. Februar 1888, also einen Tag nach der obenerwähnten Sitzung, dem Bundesrat zukommen liess. Darin heisst es, dass der Hauptakteur der gegnerischen Gruppe Guyer-Zeller sei, der ungefähr 10 000 Aktien besitze. Fierz habe versucht, ihn für den Verkauf zu gewinnen, aber umsonst. Und gerade seine Stimmen würde den Sieg in der bevorstehenden ausserordentlichen Generalversammlung vom 25. Februar 1888 sichern!
«Da der Mann sehr reich ist, war eine hohe Geldofferte für seine Stimmen nutzlos, dagegen schwärmt er für eine Bahnverbindung zwischen Bauma und Hinwil. Wäre es möglich, dieses Stück, ca. 12 km und nach seiner Aussage von nicht über 350 000.– bedingend, die Subvention abgerechnet, in das Bauprogramm hinter den Moratoriumslinien aufzunehmen, so ist er bereit, im letzten Momente zu uns überzugehen.
Herr Guyer hat die Pläne für die Strecke ausarbeiten lassen und ich glaube, dass in Anbetracht der Wichtigkeit seiner Mithilfe die Frage in Betracht gezogen werden sollte, ob es nicht conveniert, sein Gewicht auf unsere Seite zu bringen.
Wenn Sie es wünschen, wird Herr Guyer allein oder mit mir nach Bern kommen, um Ihnen näheren Aufschluss zu ertheilen.»[60]
Die Antwort von Bundesrat Welti auf diesen Brief war deutlich. Er schrieb, er wolle nicht in die Abstimmung eingreifen und keine abgeänderten Verträge vorlegen lassen, «... so enthalte ich mich jeder Äusserung in Bezug auf Herrn Guyer-Zeller.»[61]
Diese Schilderung zeigt einmal mehr, dass es Guyer-Zeller nicht ums Geld, sondern um prinzipielle Fragen ging. Denn er hätte sicher ein gutes Geschäft machen können bei einem solchen Verkauf. Aber Geld brauchte und wollte er nicht. Was ihm und nicht nur ihm, sondern auch dem Zürcher Oberland fehlte, war eine Eisenbahnverbindung!
Im Bericht des Verwaltungsrates an die a. o. Generalversammlung vom 25. Februar 1888, in dem die Grundlagen und geschichtlichen Hintergründe der

59 Protokoll der Rev'kom. vom 15.2.1888
60 Brief Fierz-Landis' vom 16.2.1888 an Bundesrat Welti
61 Antwortbrief Bundesrat Weltis vom 18.2.1888

62 Bericht VR an GV 1888
63 Protokoll der a. o. GV vom 25.2.1888
64 Auszug aus dem Protokoll der Bundesratssitzung vom 19.3.1888
65 Protokoll Rev'kom. vom 16.6.1888
66 Protokoll der GV vom 29.6.1888

Rückkaufsbestrebungen und der damaligen Verhältnisse dargelegt sind, heisst es, dass der vorliegende Entwurf eines Rückkaufsvertrags nicht unproblematisch sei, weshalb der Verwaltungsrat Ablehnung des Angebotes beantragte.[62] Er war nur bereit, allenfalls einen Eventualantrag stellen zu lassen.
Ein solcher Eventualantrag wurde an der GV gestellt. Der Antrag der Verwaltung auf Nichteintreten stand gegen den Antrag Fierz-Landis auf Annahme des Angebots unter gewissen Bedingungen. Diesem fügte Guyer-Zeller zusätzlich die Bedingung bei, dass der Bundesrat verpflichtet werden sollte, drei Monate nach Inkrafttreten des Vertrages die Coupons für die bezeichneten Dividenden auf Verlangen abzunehmen und dafür Fr. 236.– zu zahlen.
Trotz der Warnung der Verwaltung und der Bitte, dem Antrag der Direktion und des Verwaltungsrates zu folgen, erreichte der Antrag Fierz-Landis/Guyer-Zeller bei der offenen Abstimmung am meisten Stimmen. Mit 4468 von 5756 möglichen Stimmen wurde das Kaufsangebot unter gewissen Bedingungen angenommen.[63]
Nun waren diese Bedingungen aber derart, dass es fast unwahrscheinlich schien, dass der Bundesrat darauf eintreten würde. Es ist mir nicht ganz klar, ob man tatsächlich hoffte, dem Bund diese Forderungen aufzwingen zu können oder ob man einfach demonstrieren wollte, dass man einer Verstaatlichung nicht ohne erhebliche Gegenleistungen zustimmen würde!
Der Bundesrat nahm in seiner Sitzung vom 19. März 1888 vom Beschluss der GV Kenntnis und stellte fest, dass damit das Kaufangebot vom 18. Januar 1888 hinfällig geworden sei.[64]
In der Revisionskommission der NOB war man der Ansicht, dass die Aktionäre das Nichtzustandekommen des Rückkaufs nicht zu bedauern hätten. Man war der Meinung, dass, wenn einmal ein alle Bahnen umfassendes Projekt bestehe und vom Bunde ein dem Wert des Besitzes entsprechender Preis bezahlt werde, die Gesellschaft ein solches Angebot kaum mehr ablehnen könnte.[65]

In der Generalversammlung vom 29. Juni 1888 erhielt Guyer-Zeller eine Bestätigung, dass er mit seinem Verhalten in der Rückkaufsangelegenheit die Meinung der meisten Aktionäre getroffen hatte, denn er wurde in seinem Amt mit 1199 von 1260 möglichen Stimmen wieder deutlich besser bestätigt als bei der Wahl zuvor. An der gleichen GV wurde Fierz-Landis in den Verwaltungsrat gewählt. Auch dies ein Hinweis, dass die Aktionäre einem Verkauf der Unternehmung nicht gänzlich abgeneigt waren. Dies könnte bedingt gewesen sein durch eine Ermüdungserscheinung verschiedener Inhaber von Stammaktien, die seit Jahren auf eine Dividende verzichten mussten![66]

6.3.4. Die Verschärfung des Konflikts zwischen Guyer-Zeller und der NOB

An der Generalversammlung vom Juni 1889 verschärfte sich die Auseinandersetzung zwischen Guyer-Zeller und der Verwaltung, da Guyer-Zeller Antrag auf Mitsprache der GV bei Kreditbewilligungen für die Linie Letten–Wipkingen

stellte. Er begründete dies mit Gerüchten, die von massiven Kostenüberschreitungen sprachen! Auf diesen Antrag antwortete Direktionspräsident Escher, das Projekt mit der Schleife bei Letten sei vom Bundesrat genehmigt worden und keinesfalls neu. Verbesserungen beim Bahnhof Zürich würden zwar in der Tat notwendig, doch bewegten sich die entsprechenden Kosten nicht in dem von Guyer-Zeller genannten Rahmen! Zudem beruhigte er die Versammlung, indem er darauf hinwies, dass im Falle einer so kostenintensiven Umgestaltung die GV natürlich konsultiert werde, worauf Guyer-Zeller nach heftigen Diskussionen seinen Antrag schliesslich zurückzog.

Weiterer Konfliktpunkt war der Antrag der Revisionskommission auf höhere Dividendenzahlung, als von der Verwaltung vorgeschlagen, was die GV mit 1682: 1228 Stimmen unterstützte. Bei den anschliessenden Ersatzwahlen für den Verwaltungsrat konnte sich Guyer-Zeller dann auch mit seinem Vorschlag zum Abstimmungsmodus durchsetzen. Er wollte nämlich nach Aktienstimmen, nicht nach Köpfen, abstimmen lassen. Auf diese Weise konnte er, den Vorteil seiner vielen Aktienstimmen nützend, den Ausgang der Abstimmung stärker beeinflussen!
Dies versuchte er auch dadurch, dass er den Wahlvorschlägen der Direktion teilweise eigene gegenüberstellte. Die Wahl des von Guyer-Zeller vorgeschlagenen Verwaltungsratssekretärs Herrn Heinrich Hürlimann kam tatsächlich zustande, obwohl Hürlimann geäussert hatte, er werde eine solche Wahl ablehnen!
Aufgrund dieser Ereignisse lehnte das angesehene und langjährige Verwaltungsrats-Mitglied Stoll seine Wahl als Präsident des Verwaltungsrates ab, da er nach der «heutigen Versammlung gerechten Zweifel» haben müsse, in Zukunft in nützlicher Weise im Verwaltungsrat tätig sein zu können. Guyer-Zeller bat ihn, die Wahl anzunehmen oder allenfalls erst in einer späteren GV zurückzutreten.[67]
Im Anschluss an die GV teilte Hürlimann dem Verwaltungsrat mit, er lehne die Wahl ab und biete seine Demission als Sekretär an, falls er infolge einer irrtümlichen Auffassung der jüngsten Vorgänge das Vertrauen seiner Wahlbehörde nicht mehr besitzen sollte. Der Verwaltungsrat lehnte es aber ab, darüber zu diskutieren, denn Hürlimann habe seit elf Jahren seine Arbeit pflichtgetreu ausgeführt und sei an den Vorgängen der jüngsten Zeit nicht beteiligt. So wurde er ersucht, weiterhin in seinem Amt zu bleiben.[68]
Stoll begründete seinen Rücktritt mit einem Schreiben und nannte dafür folgende Gründe:
«Sie liegen ausschliesslich in dem unerquicklichen Verhältnis, welches sich seit Übernahme des Präsidiums der Revisionkommission durch Herrn Guyer-Zeller zwischen dieser Kommission und der Verwaltung entwickelt hat und in der jüngsten Generalversammlung zu einem prägnanten Ausdruck gelangt ist. Herr Guyer-Zeller masst sich als Präsident der Revisionskommission Kompetenzen an, welche ihm Gesetz und Statuten nicht geben und vernünftigermassen auch nicht geben können. Wenn derselbe sich in den Gang der Verwaltung einmischt, wenn er von Geschäften, die im Interesse der Unternehmung mit möglichster

67 Protokoll der GV vom 28.6.1889
G. Stoll (1818–1904): gehörte von 1858–1873 der Direktion der NOB an, ab 1873 war er Direktionsmitglied der SKA und wechselte bei der NOB in der Verwaltungsrat (HBLS, Bd.6, S. 563)
68 Protokoll der VR-Sitzung vom 8.7.1889

69 Protokoll VR vom 8.7.1889
70 Protokoll VR vom 8.7.1889

Diskretion behandelt werden sollten, schon im Vorbereitungs-Stadium Kenntnis zu erhalten verlangt, wenn er, die Direktion übergehend, mit den Bureau-Chefs usw. sich in direkte Verbindung setzt, so muss ein solches Vorgehen nothwendig nach und nach den Mechanismus der Verwaltung in Verwirrung bringen, die Disziplin untergraben und die Autorität von Direktion und Verwaltungsrath schwächen.
Nach Aussen tritt diese Bevormundungstendenz namentlich in den Generalversammlungen zu Tage. Sie haben schon wiederholt dem erbaulichen Schauspiel beigewohnt, wo der Präsident der Revisionskommission mit Zuzug seiner in- und ausländischen Börsenfreunde, deren Interesse an der NOB meist die auf die jeweilige Generalversammlung folgende Ultimo-Liquidation nicht überdauert, auch die wohlbegründetsten Anträge der Verwaltungsbehörde zu Fall brachte, wenn sie das Unglück hatten, seinen persönlichen Absichten zuwiderzulaufen. . . .».[69]
Stoll erinnerte dann ausführlich an die Differenzen der vorhergegangenen GV und betonte, dass die Aufgabe der Revisionskommission die eines Wächters sei, dass sie aber nicht bestimmende Funktion übernehmen sollte. Auch die Wahl in die Direktion sei «. . . von dem, die Stelle eines Präsidenten der Revisionkommission bekleidenden Mann und seinen Alliierten . . .» niedergestimmt worden. Dabei gelte es, die Gefahr von Guyer-Zellers Intrigenspiel zu sehen, denn seine Anträge könnten der NOB grossen Schaden zufügen, da sich Guyer-Zeller überhaupt nicht für die Interessen der Gesellschaft einsetze. Vielmehr gehe es ihm nur um sein eigenes Wohlergehen, was auch der Antrag für eine ÜBB gezeigt habe. Stoll war der Ansicht, dass Guyer dieses Ziel sicher noch weiter verfolge und dass sich die Gesellschaft davor in Acht nehmen müsse. Zur Erreichung seiner Ziele wolle er «. . . möglichst viele Elemente . . .» in die Direktion und den Verwaltungsrat bringen, von denen er, eventuell zu Unrecht, annehme, sie würden ihm für ihre Wahl stets dankbar sein. Dieses Vorgehen sei ihm bereits 1888 mit einer und 1889 sogar mit drei Wahlen gelungen!
Solange nicht mehr langjährige Aktionäre an der GV teilnähmen und sich vertreten liessen, könne Guyer-Zeller mit seinen Börsenfreunden in der GV sein Spiel treiben, vor allem weil er als Präsident der Revisionskommission zusätzliche Bedeutung habe. Mit all diesen unerquicklichen Zuständen könne er, Stoll, sich nicht abfinden und trete deshalb aus dem Verwaltungsrat aus.[70]
Der Verwaltungsrat drückte Stoll seine Verbundenheit und Solidarität aus, bat ihn aber, trotzdem im Rate zu verbleiben, da man auf einen so erfahrenen Mann wie ihn nicht verzichten könne!
Das Rücktrittsschreiben Stolls scheint mir sehr deutlich zu zeigen, wie sehr der Konflikt zwischen Guyer-Zeller und den Verwaltungsorganen der NOB an Brisanz gewonnen hatte. Es ist mir unverständlich, weshalb Guyer-Zeller diesen Weg der steten Konfliktschürung wählte, denn er hätte die Möglichkeit gehabt, entweder viel gezielter einen Umsturz zu organisieren oder zu versuchen, mit den Verwaltungsbehörden eine Übereinkunft zu treffen. Doch vielmehr suchte er den offenen Konflikt. Auch das Verhalten der Verwaltungsbehörde ist erstaunlich

passiv. Die Verwaltung hätte ihrerseits die Möglichkeit gehabt, auf ihrer Seite stehende Aktionäre zu vereinigen und ihrer Stimme mehr Gewicht zu verleihen. Zudem hätte auch für sie die Möglichkeit bestanden, mit Guyer-Zeller zu verhandeln!
Doch nichts von alledem scheint passiert zu sein. So konnte auch bei der Durchsicht der Direktionsprotokolle keine Erregung oder echte Diskussion über die Ereignisse festgestellt werden. Es wurden keinerlei Gegenmassnahmen diskutiert, sondern man «nahm zur Kenntnis», was sich abspielte.[71]
Weshalb die Angelegenheit diesen Verlauf nahm, kann ich nur spekulativ zu erklären versuchen. Tatsache ist, dass beinahe alle Ideen oder Anregungen, die Guyer-Zeller anbrachte, von den Verwaltungsbehörden negiert wurden. Dies führte zu einem immer stärkeren Widerstand, wobei festzustellen ist, dass eigentlich keine echte Auseinandersetzung zwischen der Verwaltung und Guyer-Zeller stattfand, da die Verwaltungsorgane nie sachlich auf ihn eintraten, sondern von vorneherein ablehnten.

Beim näheren Studium des Konfliktverlaufs bekam ich den Eindruck, dass Guyer-Zeller als Person nie richtig akzeptiert wurde. Woran das gelegen haben mag, lässt sich nicht mit abschliessender Sicherheit sagen. Dazu beigetragen hat sicher einmal mehr, dass Guyer nicht aus einer alt-angesehenen Familie stammte, sondern ein eigentlicher «Aufsteiger» war. Dieser Ablehnung seitens der alten Zürcher Familien, vermutlich verbunden mit einiger Missgunst über das Erreichte, sind wir bereits bei der Expropriation der Bürgliterrasse sowie bei den Ereignissen bei der Auktion Vincent begegnet!
Wäre Guyer-Zeller nicht ein so willensstarker Mann gewesen, hätte er sich den herrschenden Gesellschaftssitten und Machtordnungen vielleicht gebeugt. Da er aber genau wusste, was er wollte, konnte er eine solche Behandlung nicht hinnehmen, begann sich zu wehren und schreckte mit der Zeit auch nicht mehr vor gewissen Rücksichtslosigkeiten zurück, was insbesondere die Vorkommnisse des Jahres 1894 noch zeigen werden!

Auch in der Revisionskommission blieben die Reaktionen auf die Vorgänge in der GV vom Juni 1889 nicht aus. So gab Landis mit folgender Begründung den Austritt aus der Kommission bekannt: «Da es meinen Anschauungen widerstrebt, die Kontrolle einer Eisenbahn und speziell der schweizerischen Nordostbahn nach den Winken der Börse oder gemäss den Interessen einzelner Aktionäre ausüben zu sollen ...» wolle er seine Arbeit in der Kommission nicht fortsetzen. Den Direktionspräsidenten hatte er bereits über diesen Schritt orientiert. Die Kommission wehrte sich gegen Landis' Vorwurf und antwortete, sie hoffe, er komme auf seinen Entschluss zurück. Die Revisionskommission habe sich nämlich während Jahren um den Wiederaufbau der NOB gekümmert, ohne Rücksicht zu nehmen auf Börsenkurse oder Begünstigungen einzelner Aktionäre, weshalb sie Vorwürfe von der Art, wie sie Landis erhebe, nicht akzeptiere.[72]

71 Direktionsprotokolle 1884–99 / z. B. Sitzung vom 28.6.1889 – kühle Bestandesaufnahme der Ergebnisse der GV! Oder Sitzung vom 22.11. – Kenntnisnahme vom Rücktritt Landis' aus der Rev'kom. mit Beschluss, man wolle versuchen, ihn noch umzustimmen. Als Landis auf Anfrage bei seinem Entscheid blieb, folgten keine weiteren Anstrengungen, sondern man nahm in der Sitzung vom 10.12. einfach davon Kenntnis.

72 Protokoll Rev'kom. vom 23.11.1889

73 Protokoll Rev'kom. vom 14.6.1890
74 Protokoll VR vom 26.6.1890
75 Protokolle GV vom 28.6. sowie der a. o. GV vom 7.11.1890
76 Protokoll Rev'kom. vom 4.10.1890

Noch vor der GV 1890 gab aber auch Hentsch den Austritt aus der Kommission bekannt.

Auch der Bericht des Verwaltungsrates stand unter dem Eindruck der Vorgänge von 1889 und enthielt Vorwürfe gegen Guyer-Zellers Vorgehen. In der Revisionskommission beschloss man einmal mehr, sich gegen diese Anschuldigungen zu wehren. Zudem sollte dem Bericht der Kommission ein Hinweis angefügt werden, dass die Kommission eine Einigung mit Stoll wünsche.[73]
Dass die Lage sich zugespitzt hatte, erkennt man auch daran, dass es im Protokoll des Verwaltungsrates von der Sitzung vom 26. Juni heisst: «Die Besprechung der von der GV zu treffenden Wahlen hat rein privaten Charakter und bleibt daher im Protokoll unerwähnt.»[74]
Offenbar wollte man mit allen Mitteln verhindern, dass diese Diskussionen an die Öffentlichkeit gelangten. Für die Behandlung unseres Themas wären diese Äusserungen möglicherweise sehr aufschlussreich, denn sicher wären darin Hinweise enthalten gewesen, die mit Guyer-Zellers Vorgehen im Zusammenhang gestanden haben!
An der GV wurden erneut zwei Rücktritte aus der Revisionskommission bekanntgegeben. Während Zweifel seinen Rücktritt schriftlich mitteilte, erklärte Guyer-Zeller an der GV persönlich, dass er eine Wiederwahl in die Kommission ablehne. Ansonsten verlief die GV aber ohne Zwischenfälle.[75]

Im Anschluss an die GV konstituierte sich die Revisionskommission, in der nur noch Hegner verblieben war, neu und bestimmte, dass sie sich in Zukunft auf die statutarisch festgelegten Aufgaben konzentrieren werde und sich nicht wie ein zweiter Verwaltungsrat aufspielen wolle.[76]

6.4. Die Zeit nach Guyers Rücktritt aus der Revisionskommission und seine Tätigkeit als Verwaltungsrat

6.4.1. Das Jahr 1892

An der Generalversammlung des Jahres 1892, in der die Rechnungsvorlagen der Verwaltungsorgane für einmal ohne Probleme passierten, wurden verschiedene Motionen gestellt. Auch Guyer-Zeller ergriff das Wort. Er verlangte, den Begehren der Aufsichtsbehörden und der Landesgegenden gegenüber eine festere Haltung einzunehmen, und wies auf die ungünstigen Betriebsergebnisse hin. Als Begründung gab er an, dass die vom Verwaltungsrat bereits bewilligten Kredite für die Erweiterung und den Umbau von Bahnhöfen sowie der zu erwartende negative Einfluss bei der bevorstehenden Eröffnung der Moratoriumslinien die NOB wiederum in kritische Zustände bringen könnten. Daher sei es von grosser Bedeutung, den Behörden gegenüber eine stärkere Haltung einzunehmen und nicht mehr alle Forderungen, die sie stellten, zu erfüllen.

So sei zum Beispiel die Unterführung bei der Zürcherstrasse im Bahnhof Winterthur eine ungerechtfertigte Forderung des Winterthurer Stadtrates. Weiter fügte er mit Bezug auf die GV vom 28. Juni 1889 an, dass die Fr. 2,5 Mio. Mehrkosten für die Umbauten im Hauptbahnhof Zürich, von denen damals die Rede gewesen war, bereits verbaut seien. Nun sei der Moment gekommen, der GV eine Vorlage über die weiteren diesbezüglichen Bauten zu unterbreiten. Zudem sollte die GV bei den in die Millionen gehenden Umgestaltungen der Bahnhöfe Luzern und Basel etwas zu sagen haben. Guyer-Zeller stellte den Antrag auf einen Zusatz zum Bericht der Revisionskommission, wonach der Verwaltungsrat und die Direktion vor der Einreichung der betreffenden Pläne in Bern diese der GV vorlegen und sie befragen sollten. Für Luzern und Basel sollte die GV seiner Meinung nach die Bewilligung geben können, die Unterführung in Winterthur sei jedoch abzulehnen.
Escher antwortete darauf, die Direktion müsse sich in der Auskunftserteilung an die Aktionäre gewisse Beschränkungen auferlegen. Er verteidigte sich gegen den Vorwurf, sich nicht genügend gegen staatliche Auflagen gewehrt zu haben, und stellte sich gegen die Forderung, bei Bauprojekten, speziell bei den schwierigen Bahnhoffragen, die GV zu befragen, denn diese habe kein Organ zur Prüfung der Vorlagen. Die ganze Sache würde dadurch komplizierter, und zudem müssten diese Fragen ohnehin dem Bundesrat vorgelegt werden, der schliesslich die Genehmigung zu erteilen habe!
Da der Antrag Guyer-Zellers in der Einladung zur GV nicht erwähnt worden war, war eine materielle Behandlung an derselben GV nicht mehr möglich, sondern musste auf die nächste GV verschoben werden.
An der gleichen Generalversammlung liess sich Guyer-Zeller in den Verwaltungsrat wählen, worüber die Verwaltungsorgane sicher nicht erfreut gewesen sein mögen![77]

6.4.2. Guyer-Zeller als Verwaltungsratsmitglied

In der Sitzung vom 9. August 1892 wurde Guyer-Zeller zusammen mit dem ebenfalls neu gewählten Reinhart-Sulzer im Verwaltungsrat begrüsst. Der Verwaltungsrats-Präsident gab der Hoffnung Ausdruck «... dass die beiden Neuwahlen dazu beitragen werden, zwischen den Aktionären und dem Verwaltungsrat eine engere Fühlung herzustellen.»

Dann wurde die Motion Guyer-Zeller betreffend Einholung der Ermächtigung der GV für gewisse Bauvorhaben behandelt. Das Präsidium des Verwaltungsrates wollte das Anliegen an die Direktion zur Prüfung und Berichterstattung überweisen, Direktionspräsident Escher sprach sich jedoch zuerst für eine allgemeine Diskussion aus.[78]

77 Protokoll der GV vom 29.6.1892 / im Direktionsprotokoll, Sitzung vom 4.7.1892 jedoch nur kommentarloses Zurkenntnisnehmen der Wahl Guyers / keine Strategien betreffend weiteres Vorgehen o. ä. zu finden, nicht einmal spürbare Erregung

78 Protokoll der VR-Sitzung vom 9.8.1892

79 Protokoll VR vom 20.8.1892

In der darauffolgenden Sitzung wurde dieser Punkt zur Sprache gebracht. Als Referent der Direktion stellte sich aber nicht Eugen Escher, sondern Direktor Wirz.
Er wies darauf hin, dass, obwohl der Antrag Guyer-Zellers nur auf ein Projekt beschränkt sei, doch die Tendenz bestehe, für alle grösseren Vorhaben mehr Mitsprache für die GV gewinnen zu wollen. Eine Einschränkung der Kompetenzen der Verwaltungsorgane zugunsten der GV sei aber nur durch eine Abänderung der Statuten möglich. Er erläuterte, weshalb die Direktion die beantragten Neuerungen nicht für zweckmässig hielte, und sprach sich gegen die Forderungen Guyer-Zellers aus.
Guyer-Zeller versuchte seinerseits, die Motion zu begründen. Unter anderem berief er sich auf die von Escher gegebene Zusicherung an der GV 1889, man werde bei einem Millionen-Projekt die GV unterrichten. Er habe sich darauf verlassen, sei nun aber enttäuscht worden.
In der anschliessenden Diskussion wurde betont, dass die Verwaltung in diesen Fragen sehr sorgfältig vorgegangen sei und sich alles gut überlegt habe.

«Wenn aber die Aktionäre glauben, dass sie [die Verwaltung] in diesen Fragen ihre Interessen mangelhaft wahre, so müssten sie konsequenter Weise die Abberufung derselben beantragen und die Wahl einer neuen, in ihrem Sinne amtenden Vertretung anstreben.»
Der GV selbst solche Angelegenheiten zu unterbreiten, gehe aber zu weit. Stimmungen und Beschlüsse bei so grossen Ansammlungen seien unberechenbar, und da die Versammlungen öffentlich seien, könne die Presse zur Stimmungsmache und Verwirrung kräftig beitragen. Zudem könnten weitere Kompetenzverschiebungen verlangt und so die ganze Organisation untergraben werden!
Schliesslich wurde der Einfachheit halber vorgeschlagen, Guyer-Zeller solle als Verwaltungsratsmitglied immer dann, wenn er es für nötig erachte, verlangen, dass der GV eine Vorlage gemacht werde. Zum Schluss der Diskussion wurde beschlossen, dass man einen Nichteintretensantrag stellen werde und bei einer allfälligen Annahme der Motion Guyer-Zellers mit der GV einen Kompetenzkonflikt riskieren wolle.[79]
In den weiteren Sitzungen des Verwaltungsrates löste Guyer-Zeller sehr häufig neue Diskussionen zu den verschiedensten Angelegenheiten aus, wobei er sich oft der Meinung der Direktion widersetzte. In manchen Punkten, wie mir scheint, zu Recht. Es fällt bei der Durchsicht der Protokolle beispielsweise auf, dass die Direktion der NOB stets sehr darauf bedacht war, die Forderungen, die der Bund an die Bahn stellte, zu erfüllen, auch wenn diese zum Nachteil der Gesellschaft waren und sich die Direktion eigentlich negativ hätte äussern müssen. Man zog es aber häufig vor, trotzdem auf die Anliegen des Bundes einzugehen, wie etwa im Fall der vom Bundesrat verlangten Anschlusszüge an die Südost-Bahn (SOB). Diese verursachten der NOB nämlich einige Mehrkosten, weshalb die Direktion in Sachen Kostenübernahme gegen die SOB prozessieren wollte, ohne sich jedoch gegen den Bundesratsbeschluss gewehrt zu haben. In dieser Frage vertrat

Guyer im Gegensatz zur Direktion die Meinung, man sollte eher dem Bund den Prozess machen, denn es sei eine prinzipielle Frage, ob dieser das Recht habe, ohne Entschädigungspflicht zusätzliche Züge vorzuschreiben. Zudem mache es einen schlechten Eindruck, auf Kleine loszugehen![80]
Obwohl die Argumentation Guyer-Zellers logisch erscheint, drang er mit seiner Ansicht nicht durch. Er wurde zwar von vereinzelten Mitgliedern des Verwaltungsrates unterstützt, doch sein Antrag unterlag in der Abstimmung deutlich![81]
Reibereien und Meinungsverschiedenheiten dieser Art gab es im Verlauf der verschiedenen Verwaltungsratssitzungen noch unzählige, aber es würde zu weit führen, sie alle zu erörtern. So will ich im folgenden nur auf die wichtigeren Begebenheiten eingehen!

Im Vorfeld der Diskussionen um die an der GV 1893 zu behandelnden Geschäfte zerstritten sich VR und Guyer-Zeller zunehmend, wobei Guyer-Zeller bei allen Geschäften, bei denen er Gegenanträge stellen wollte, dies klar deklarierte. Der VR beschloss dann, dass beim Versuch der GV, solche Geschäfte aufzunehmen, ein Kompetenzkonflikt erhoben werden könnte.[82]
Einzelne Verwaltungsratsmitglieder wandten sich direkt an Guyer-Zeller und baten ihn, keinen Konflikt heraufzubeschwören, doch er beharrte auf seinem Standpunkt.
An der GV wurde die Motion Guyer-Zellers betreffend Vorlage von Baufragen behandelt. Da die Verhältnisse in den Bahnhöfen Winterthur, Luzern und Basel bereits geklärt worden waren, begnügte sich Guyer-Zeller mit der Behandlung der Bahnhoffrage Zürich. Der GV wurde angekündigt, dass bei einer allfälligen Annahme der Motion von seiten der Verwaltung ein Kompetenzkonflikt erhoben werde.
Guyer-Zeller wies die Versammlung darauf hin, dass bei einem ähnlichen Antrag an der GV 1889 versprochen worden war, diese zu orientieren, falls die Kosten Fr. 2,5 Mio. überschreiten würden. Weiter erklärte er, dass er keine Statutenänderung anstrebe, wie dies von der Verwaltung als notwendig hingestellt worden war, da die Bundesbehörden eine solche wohl kaum bewilligen würden. Escher bestritt dann ungeschickterweise, an der GV 1889 solche Äusserungen gemacht zu haben, obwohl sie protokolliert waren und ihm jederzeit vorgewiesen werden konnten![83]
In der geheim durchgeführten Abstimmung über Guyer-Zellers Antrag wurde dieser trotz drohendem Konflikt angenommen. Auch mit seinem Antrag um höhere Dividendenzahlung hatte Guyer-Zeller Erfolg.[84]
An der an die GV anschliessenden Verwaltungsratssitzung, bei der Guyer-Zeller fehlte, beschloss der Verwaltungsrat mit 13:6 Stimmen, die Dividenden gemäss dem Beschluss der GV auszuzahlen, hoffte aber auf einen Einwand des Bundes. Eine nicht gerade erfreuliche Situation, wenn der Verwaltungsrat auf die Hilfe des Bundesrates hoffen musste, um sich durchsetzen zu können!
Weiter wurde auch darüber beraten, wie man im nun entspringenden Kompetenzkonflikt betreffend Bauvorlagen vorgehen wolle.[85] In einer nächsten Verwal-

80 Protokoll VR vom 24.9.1892
81 ibidem
82 Protokoll VR vom 10.6.1893
83 vgl. Kap. 6.3.4. dieser Arbeit
84 Protokoll der GV vom 30.6.1893
85 Protokoll VR vom 30.6.1893

86 Protokoll des VR vom 15.7.1893
87 Protokoll VR vom 14.9.1893

tungsratssitzung wurde in Abwesenheit Guyer-Zellers beschlossen, diesbezüglich Klage wegen Kompetenzkonfliktes einzuleiten. Guyer-Zeller selbst habe ja zugegeben, dass die GV zu einem solchen Verlangen kein Recht habe und dass er sich nur auf das Versprechen Eschers an der GV von 1889 abstütze. Escher bestritt jedoch, eine Zusage dieser Art gemacht zu haben, und erklärte, es könne sich dabei nur um eine Interpretation Guyer-Zellers von seinen Worten handeln.
Einer Interpretation, der man sich ohne Zweifel anschliessen muss, wenn man das Protokoll liest! Zudem wies Escher darauf hin, dass, auch wenn er solche Äusserungen gemacht hätte, die Gesellschaft dadurch keinesfalls gebunden worden wäre.[86]

Im September wurde im Verwaltungsrat dann über einen Antrag zur Ermächtigung der Ausgabe eines Anleihens zur weiteren Deckung des Kapitalbedarfs beraten. Dabei wollte man sich auf die Emission von Fr. 20,5 Mio. konzentrieren. Da sich der Geldmarkt verschlechtert hatte, wollte man vorerst nur die Ermächtigung für eine Emission einholen, damit man bei günstigen Zinsverhältnissen sofort Geld aufnehmen könnte. Eine solche Ermächtigung musste von der GV erteilt werden. Die Verwaltungsorgane wollten sie so formuliert haben, dass die GV dem Verwaltungsrat bei der eigentlichen Abwicklung des Geschäftes möglichst freie Hand haben sollte. Guyer-Zeller war jedoch nicht bereit, auf dieses Begehren einzutreten und begründete seine Haltung damit, dass die Vorlage noch mangelhaft ausgearbeitet sei. So fehlten unter anderem Angaben über den Zinsfuss des neuen Anleihens. Das Geschäft könne seiner Meinung nach, ohne Schaden zu nehmen, auf die ordentliche GV 1894 verschoben werden. Eine Ansicht, die auch von einzelnen anderen VR-Mitgliedern geteilt wurde, da das Kapital für einige Zeit gesichert sei.
Demgegenüber wandte die Direktion ein, es werde bereits für das Jahr 1894 für verschiedene Bauten neues Kapital gebraucht. Zudem sei eine a. o. GV ohnehin nötig, da eine Vertretung bestimmt werden müsse, die sie im Kompetenzkonflikt vertreten sollte. So wurde dann auf den Herbst eine GV festgesetzt.[87]

Auf weitere Einzelkonflikte dieses Jahres näher einzutreten, scheint mir unnötig. Schon aus dem bisher Erwähnten lässt sich erkennen, dass der Graben zwischen Guyer-Zeller und den Verwaltungsorganen wuchs und kaum mehr überbrückbar war. Beide Seiten verharrten auf ihren Standpunkten, an eine Einigung war nicht mehr zu denken. Es kam nicht darauf an, um was für eine Sache es sich handelte, der Konflikt war vorprogrammiert.
Stellvertretend für diese Konflikte möchte ich hier nur die oben erwähnte Anleihensfrage weiter ausführen.
Bei der Diskussion über den Antrag der Direktion betreffend Erteilung einer Vollmacht an den Verwaltungsrat zur Ausgabe eines Anleihens über Fr. 20,5 Mio. stellte Guyer-Zeller Antrag auf Nichteintreten, da er das ganze für zuwenig ausgereift und überprüfenswert hielt. Mit diesem Antrag konnte er sich in der Abstimmung durchsetzen, und gemäss seinem Antrag wurde eine Kommission

gebildet aus Dr. Arbenz, Guyer-Zeller und J. Rudolf, die das Geschäft namens der GV nun zu überprüfen hatten.[88]
Die «NZZ» bemerkte in ihrem Kommentar zu dieser GV: «Die Generalversammlung war wieder von der unter dem Kommando des Herrn Guyer-Zeller stehenden Opposition beherrscht.» Es wurde Guyer-Zeller vorgeworfen, die Rechnung betreffend das Jahr 1892 «über den Haufen geworfen» zu haben, was ihm die Öffentlichkeit nicht verziehen habe. «Man hat es wohl bemerkt und mit Missvergnügen, dass die Truppe des Herrn Guyer aus Elementen besteht, die in erster Linie und in ihrer überwiegenden Mehrheit finanzielle Interessen im Auge haben, Interessen, die der heutige Tag gebiert, der morgige wieder beseitigt.»[89]
Die Standhaftigkeit der NOB-Verwaltung in der Frage der Weiterführung des Prozesses wurde als positiv vermerkt.
Vor allem Guyer-Zellers Haltung in der Anleihensfrage rief grosse Entrüstung hervor. Es wurde hauptsächlich kritisiert, dass er sich weder um die Verwaltung, die Direktion noch um die Revisionskommission kümmere. Man bekomme den Eindruck, er halte nur sich selbst kompetent zu wissen, was gut und was notwendig sei![90]

6.4.3. Der Streit 1894

Der sich in den letzten Jahren immer deutlicher abzeichnende Streit, der seit 1889 mehr und mehr an die Öffentlichkeit drang, erreichte 1894 seinen Höhepunkt mit dem Umsturz der Verwaltungsorgane im Juni. Schon zu Beginn dieses Jahres gab es erneut Differenzen zwischen Guyer-Zeller und der Mehrheit des Verwaltungsrates, insbesondere auch bei der Diskussion um die Anleihensfrage. Die Lage in bezug auf die Deckung des Kapitalbedarfs hatte sich weiter verschärft.
Erneut wurde im Verwaltungsrat darauf hingewiesen, dass Massnahmen zur Sicherstellung des Kapitals dringend notwendig seien, da man bis Ende 1894 bereits einen Fehlbetrag von rund Fr. 5 Mio. zu decken habe. Für das Jahr 1895 wurde wegen grösserer Bauvorhaben ein noch grösserer Fehlbetrag erwartet. Der Verwaltungsrat drängte auf die Lösung des Problems, da der Geldmarkt zu Beginn des Jahres 1894 sehr günstig schien für eine Kapitalerhöhung. So wünschte man, dass die Kommission der GV, die zur Beratung dieser Fragen im Vorjahr gebildet worden war, im April an einer a. o. GV ihren Bericht vorlegen solle. Guyer-Zeller beruhigte den Verwaltungsrat und teilte mit, die Kommission sei sich ihrer Pflicht bewusst und werde nach Abschluss ihrer Arbeit im Laufe des Monats März mit dem Verwaltungsrat in Verbindung treten. Vorher das Datum einer a. o. GV zu bestimmen, sei jedoch nicht möglich. Trotzdem wurde gegen Guyer-Zellers Willen der April als Termin für eine a. o. GV festgesetzt.[91]
In der Sitzung vom 17. März stellte Guyer-Zeller Antrag auf Verschiebung der a. o. GV, da die vorberatende Kommission ihre Arbeit noch nicht habe

88 Protokoll der a. o. GV vom 16.11.1893
89 NZZ, Nr. 321 A2, 17.11.1893
90 NZZ, Nr. 324, 20.11.1893
91 Protokoll VR vom 24.2.1894

abschliessen können. Der Verwaltungsrat dagegen war der Ansicht, dass man das Anleihen unbedingt aufnehmen sollte, und eine Gewähr auf die Einigung der Kommission sei sowieso nicht gegeben, weshalb nach eingehender Diskussion am Termin festgehalten wurde.[92]
Von diesem Moment an stellte sich Guyer-Zeller gegen jede Vorlage des Verwaltungsrates!
Vor der a. o. GV wurde in Abwesenheit Guyer-Zellers im Verwaltungsrat darüber beraten, welche Schritte man unternehmen wolle, falls in der GV wiederum statutenwidrige Beschlüsse gefasst würden. Eine weitere Klage des Verwaltungsrates gegen die GV wurde nicht ins Auge gefasst, da man vor einer zweiten Niederlage Angst hatte. Es wurden allerdings weitere Möglichkeiten beraten wie zum Beispiel das Einschreiten der Behörden oder auch die Möglichkeit der Klage einzelner Aktionäre oder einzelner Kantone. Man beschloss, der GV mitzuteilen, dass, falls keine Anfechtung der Beschlüsse der GV von dritter Seite erfolge, die statutenwidrigen Beschlüsse von der Verwaltung ausgeführt würden![93]

Mit einem Schreiben vom 3. März 1894 stellte Guyer-Zeller einen weiteren Motionsantrag an die Direktion. Diesmal wollte er eine Kommission aus fünf Mitgliedern bestellen, die mit einer Untersuchung der Sparmöglichkeiten beim Bau und Betrieb sowie einer eventuellen Tarifänderung zur Steigerung der Einnahmen bis zur Eröffnung der letzten Moratoriumslinie beauftragt werden sollte. Seiner Meinung nach sollte sich die Kommission selber ergänzen und für die Beratung Experten zuziehen können. Die Kommission hätte einen Bericht zur Vorlage an die GV bis Ende 1894 zu verfassen. Bis dahin sollten keine Änderungen von seiten der Verwaltung in bezug auf Tarife oder Anzahl der Züge vorgenommen werden dürfen, welche eine Vermehrung der Ausgaben oder eine Verminderung der Einnahmen zur Folge haben könnten![94]
Die Antwort der Direktion auf dieses Begehren lautete wie folgt:
«Wie die vom gleichen Motionssteller ausgegangene Anregung betreffend Vorlegung der Pläne für die Änderungen im Bahnhof Zürich bezweckt die vorliegende Motion wieder, die GV der Aktionäre zu veranlassen, Geschäfte, die nach den Statuten unzweifelhaft in die ausschliessliche Kompetenz der Verwaltung fallen, in die eigene Hand zu nehmen, um dem VR bestimmte Weisungen und Wegleitungen zu erteilen.»[95]
Die Direktion stelle sich deshalb aus sachlichen Gründen gegen diese Motion. Solche Geschäfte fielen in die Kompetenz des Verwaltungsrates. Bei der Diskussion der Pläne betreffend Umbau des Bahnhofs Zürich habe es sich nur um ein einzelnes Geschäft gehandelt. Jetzt aber werde «der gesamte Wirkungskreis des Verwaltungsrates in Frage» gestellt.
«Würde die Motion von der GV zum Beschlusse erhoben, so wäre damit der Verwaltungsrat in allen seinen wichtigen Funktionen lahm gelegt und gingen seine wesentlichen Kompetenzen an die GV oder an Kommisisonen der selben über. Es würde dies nicht mehr und nicht weniger als eine ganz verderbliche Desorganisation der Unternehmung bedeuten.»[96]

92 Protokoll VR vom 17.3.1894
93 Protokoll VR vom 7.4.1894
94 Motionsantrag Guyer-Zellers an die Dir. der NOB vom 3.3.1894
95 Antwort der Direktion auf die Motion Guyer-Zellers über Erzielung von Ersparnissen in Bau und Betrieb vom 12.3.1894
96 Dir'prot. 10.3.1894

In der a. o. GV vom 20. April wurde darüber informiert, dass das Handelsgericht des Kantons Zürich durch Beschluss vom 8. Dezember 1893 aus formellen Gründen abgelehnt habe, den vom VR gegen die GV angehobenen Prozess weiterzuführen, und dass man, obwohl die Verwaltung den Entscheid des Handelsgerichtes für anfechtbar halte, von einem weiteren Vorgehen absehen wolle.
Danach wurde die Diskussion über die von Guyer-Zeller gestellten Motionen eröffnet und nach heftigen Stellungnahmen drangen die Anträge Guyer-Zellers durch!
Näher eintreten möchte ich hier wiederum nur auf die Behandlung der Anleihensfrage. Guyer-Zeller gab zu, dass sich die Kommission nicht in allen Punkten einig geworden sei und daher auch keine Anträge einbringen könne. In dieser Situation wolle er einen Individualantrag stellen. Als Vertreter eines Bankkonsortiums von schweizerischen, deutschen und französischen Banken unterbreitete er ein Angebot, das er, falls nicht von anderer Seite ein noch günstigeres gemacht werden könne, zur Annahme empfahl. Dieses Angebot war offenbar so gut, dass es sogar Escher, ein entschiedener Gegner Guyer-Zellers, für prüfenswert hielt. Er wollte das Angebot aber vorgängig überprüfen lassen.
Im weiteren fand eine Diskussion um die Formulierung des von Guyer-Zeller diesbezüglich vorgelegten Textes statt. Dort hiess es nämlich: «1. Der Verwaltungsrat wird beauftragt, für den Fall, als nicht von anderer Seite noch günstigere Bedingungen erhältlich sind, die Offerte des von Herrn Guyer- Zeller vertretenen Bankkonsortiums anzunehmen, welche lautet, . . .».[97]
Die Verwaltungsorgane wollten nun das «beauftragt» durch «ermächtigt» ersetzt haben. Diese Formulierung gefiel Guyer-Zeller jedoch nicht, da dadurch das Geschäft verzögert werden könnte. Nicht einmal die Zusage Eschers, er lasse den Antrag der Direktion zugunsten des Antrags Guyer-Zeller fallen, wenn er in die Formulierung «ermächtigt» einwillige, konnten Guyer-Zeller umstimmen, sondern er beharrte auf seiner Formulierung! Somit standen sich dann die zwei Anträge in einer Abstimmung gegenüber, in der Guyer-Zellers Antrag mit 55 684:21 318 Stimmen siegte.[98]
In diesem Geschäft zeigte sich, dass Guyer-Zeller die Verwaltungsorgane vollständig ablehnte. Ja, die Konfrontation wurde offen gesucht, und Guyer-Zeller zeigte auch keine Kompromissbereitschaft mehr. Er war nicht einmal bereit, die hinter ihm stehenden Banken zu nennen, sondern übernahm auf Aufforderung des Verwaltungsrates die persönliche Haftung für die Verpflichtungen des Bankenkonsortiums und die persönliche Garantie des Anleihens im Sinne der Offerte.

Eine Haftung, die im Hinblick auf die Höhe des Betrages und die Notwendigkeit, mit der die Gesellschaft das Geld brauchte, sicher sehr aussergewöhnlich war!
In der anschliessend an die GV abgehaltenen Verwaltungsratssitzung wurde in Abwesenheit Guyer-Zellers darüber diskutiert, welche Haltung man nach der Annahme seiner Anträge einnehmen, sollte. Dabei wurde beschlossen, aus Utilitätsgründen den Beschluss über die Anleihen anzunehmen und zwar möglichst

97 Geschäftsbericht des Verwaltungsrates für das Jahr 1894
98 Protokoll der GV vom 20.4.1894

rasch, «... damit Herr Guyer nicht etwa in einer Verzögerung einen Anhaltspunkt gewinne, dem Engagement sich zu entziehen.»[99]
Die Direktion unterliess es nicht, ihrem Missfallen über die Beschlüsse der GV Ausdruck zu verleihen. In einem Schreiben der Direktion an den Verwaltungsrat heisst es, die GV habe sich zu stark eingemischt. Sie habe sowohl die Bedingungen des Anleihens als auch die Emissionszeit und nicht nur, was akzeptierbar gewesen wäre, die Höhe des Anleihens festgesetzt. Dies sei unkorrekt und gehe auf den Antrag eines einzelnen Aktionärs zurück, von dem weder die Direktion noch der Verwaltungsrat vor der GV etwas gewusst hätten! Da das Geld jedoch unbedingt gebraucht wurde, sah die Direktion von einem weiteren Vorgehen gegen den Beschluss ab. Es missfiel ihr aber, dass die gleiche Person, die das Anleihen angeboten hatte, diesem dank der Stimmenmehrheit auch zur Annahme verhelfen konnte, ohne vorgängige Prüfung durch Unbeteiligte. Eine solche Handlungsweise sei früher nur vereinzelt vorgekommen.
Zudem widerspreche die Abstützung auf eine Person für den Betrag von Fr. 10 Mio. einer soliden Finanzverwaltung.[100]
Anders als die Verwaltungsorgane wehrten sich aber einzelne Kantone sowie eine Gruppe von Aktionären gegen die Beschlüsse der GV vom 20. April. Diese Gruppe gelangte an das Handelsgericht und verlangte deren Aufhebung. Sie begründeten ihr Vorgehen damit, dass diese auf Antrag Guyer-Zellers gefasst worden und statutenwidrig seien, da sie in die Kompetenzen des Verwaltungsrates eingriffen. Die Behandlung der Anleihensfrage dränge seit 1893 und Guyer-Zeller habe sich dem Geschäft schon damals widersetzt. Schliesslich sei eine Kommission berufen worden, die aber nach dem Bericht der Kläger wegen «... seines [Guyer-Zellers] beständigen negativen Verhaltens nicht dazu gelangt sei, Anträge oder auch nur einen Bericht vorzulegen ...».[101] Guyer-Zeller habe die Vorberatungen möglichst umgehen wollen, um seinen eigenen Antrag vorlegen und durchbringen zu können.

In den Verhandlungen wurden bei den Klägern, die zum Teil nicht einmal an der GV teilgenommen hatten, Unstimmigkeiten festgestellt. Der Handelsgerichtsentscheid schützte Guyer-Zeller mit der Begründung, dass 95 000 Aktienstimmen anwesend gewesen waren, womit Guyer-Zeller also höchstens 19 000 Stimmen auf sich vereinigen durfte. Aus dem Stimmenverhältnis werde jedoch klar, dass nicht allein Guyer-Zeller für seinen Antrag gestimmt habe.
Von den Kantonen waren es Zürich, Thurgau, Schaffhausen und Aargau, die an den Bundesrat gelangten. Die Vorgänge der GV hätten nicht nur die Statuten der Gesellschaft und die Rechte der Kantone verletzt, sondern auch öffentliche Interessen. In ihrem Schreiben gaben die Kantone eine ausführliche Darlegung der Vorgänge seit der GV vom Juni 1893! Der Bundesrat wurde aufgefordert, geeignete Mittel und Wege zu studieren, um sicherzustellen, dass die Vertreter im Verwaltungsrat der NOB statutengemäss Rechte und Kompetenzen gegenüber der GV bekämen. Der Bund wurde um die Verhängung einer Dividendensperre ersucht.[102]

99 Protokoll VR vom 20.4.1894
100 Brief der Direktion an den VR vom 30.4.1894 sowie Direktionsprotokoll vom 27.4.1894
101 Klageschrift ans Handelsgericht von Ryf und anderen Aktionären
102 Eingabe der Kantone ZH, TG, SH, AG betreffend die Beschlüsse der GV der NOB, 30.5.1894

Auch die Presse reagierte erbost auf die Vorgänge der GV vom April. So schrieb die «NZZ» auf Guyer-Zellers Vorgehen:
«Er hat den ausserordentlichen Mut gehabt, die Kompetenzen der Direktion, des Verwaltungsrates und der Generalversammlung zusammenzuwerfen und an sich zu ziehen. Ob er seiner Macht froh ist, angesichts der ungeheuren Verantwortlichkeit die er trägt? ... Um eine Partei ..., die öffentliche Meinung, scheint sich Herr Guyer gar nicht zu kümmern. Auch dieser ist er aber Rechenschaft schuldig; sie wird er mit der Macht seines und seiner Hintermänner Stimmzettel nicht unterbringen. Mit den Angelegenheiten der Nordostbahn sind die Interessen weiter Kreise der Bevölkerung, ja des ganzen Landes verknüpft; es ist diesen nicht gleichgültig, wie der Bahnhof in Zürich gebaut wird, nicht gleichgültig, ob die NOB finanziell stark oder schwach ist. Und darum haben diese Interessenten das Recht, Herrn Guyer zu fragen, warum er die Massregeln der Gesellschaftsorgane zu hintertreiben suche und welches eigentlich seine Absichten seien.» Und weiter: «Herr Guyer drängt seine Person in so ungewöhnlicher Weise in den Vordergrund, dass man misstrauisch geworden ist und auch in Kreisen, die sich auf seine Seite zu schlagen geneigt waren, annimmt, es liege ihm nicht nur daran, den Verwaltungsorganen der NOB, in denen er zu wenig zur Geltung kam, den Meister zu zeigen, sondern es treiben ihn dabei auch eigennützige Motive.» Man bekomme gerade durch sein Verhalten in der Anleihensfrage den Eindruck, er stelle die Dividenden über das Wohlergehen der Gesellschaft. «Darum protestieren wir im Namen der öffentlichen Interessen dagegen, dass Herr Guyer-Zeller und sein schweizerischer und deutscher Börsenanhang die NOB an der Erfüllung ihrer Pflichten hindern.»[103]
Waren vorher die Zeitungskommentare zu den Generalversammlungen der NOB meistens sehr kurz und nüchtern ausgefallen, änderte sich dies plötzlich! Über mehrere Nummern hinweg wurde die Entwicklung des Konflikts aufgezeigt und die wachsende Empörung in der Bevölkerung dargestellt.
In der Tat sind die Beweggründe Guyer-Zellers nicht ganz klar. Strebel erklärt sie dadurch, dass Guyer-Zeller vor allem den Einfluss der Kreditanstalt bei der NOB gestört habe. Er schliesst sich damit der Erklärung der «Ostschweiz» an, die meinte, es sei eigentlich gar kein Machtkampf zwischen den Verwaltungsorganen und Guyer-Zeller gewesen, sondern zwischen Guyer-Zeller und der schweizerischen Kreditanstalt (SKA).[104] Dem kann ich mich nur teilweise anschliessen. Die Differenzen zwischen Guyer-Zeller und der Kreditanstalt mögen wohl eine wichtige Rolle im ganzen Konflikt gespielt haben, aber wir können unmöglich den ganzen Konflikt ausschliesslich darauf zurückführen. Vor allem aus dem Studium der verschiedenen Protokolle der Verwaltungsratssitzungen und für die Zeit vor 1889 auch der Revisionskommissionssitzungen erkennen wir, dass der Konflikt auch andere Ursachen gehabt haben musste.[105]
Um die Beweggründe Guyer-Zellers aber genauer zu erfahren, wären Hinweise persönlicher Art nötig, doch leider konnte ich keinerlei Zeugnisse zu diesem Problemkreis ausfindig machen.

103 NZZ, Nr. 121 M, 2.5.1894
104 vgl. Strebel, Rückkauf, S. 188/189
105 vgl. auch Roesle, Die Entwicklung, S. 92

106 vgl. Geschäftsbericht der Direktion... auf das Jahr 1894
107 NZZ, Nr. 158 M/A, 9.6.1894
108 Der Landbote, Nr. 134, 12.6.1894
109 Protokoll VR vom 9.6.1894 / Dies ist das erste Mal, dass sich die Verwaltungsorgane wirklich gegen Guyer-Zeller zu wehren versuchten, indem sie aktive Gegenmassnahmen planten! Doch dafür war es nun zu spät!

6.4.4. Die Absetzung von Verwaltungsrat und Direktion

Nun begannen sich die Ereignisse zu überstürzen! Mit einem Schreiben vom 2. Juni 1894 stellte Guyer-Zeller folgenden Abberufungsantrag:
«Der Unterzeichnete sieht sich angesichts der immer grösser werdenden Kluft zwischen der Mehrheit der Generalversammlung und den Verwaltungsbehörden veranlasst, gestützt auf § 19 und § 18 Ziffer 4 der Statuten Sie zu ersuchen, unter die Traktanden der bevorstehenden ordentlichen Generalversammlung aufzunehmen meinen Antrag auf Abberufung sämtlicher Mitglieder der Direktion und der Verwaltungsrates, soweit ihre Amtsdauer nicht ohnehin diesen Monat 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 a/M., P. Reinhart-Sulzer, Winterthur.
Dieser Schritt ist mir von der Überzeugung diktiert worden, dass eine gedeihliche Fortentwicklung des Nordostbahnunternehmens ihn erheische.»[106]
Dieses Abberufungsschreiben Guyer-Zellers löste heftige Reaktionen aus, und die NZZ rief die Aktionäre auf, sich Guyer-Zeller entgegenzustellen und den Wahnsinn eines einzelnen zugunsten des Wohlergehens des Betriebes zu bremsen.[107]
Auch der «Landbote» nahm Stellung zu den Vorgängen in der NOB. So schrieb er:
«Während sich frühere Eisenbahnkönige darauf beschränkten, mittelst der GV den Verwaltungsrat mit ergebenen Leuten zu besetzen und bei der Dividendenverteilung nicht zu kurz zu kommen, geht Herr Guyer-Zeller noch einen Schritt weiter: er will auch die oberste technische und finanzielle Leitung, die Direktion, austreiben, bis auf ein Mitglied, das seine Pläne wegen gestörter Gesundheit nicht durchkreuzen kann, dem gegenüber Herr Guyer eine gewisse Pietät walten lassen möchte.»[108]
Die Reaktion im Verwaltungsrat war heftig. Es wurde zwar zugestanden, dass Guyer-Zellers Antrag statutengemäss sei, dass er jedoch keine anständigen Begründungen für sein Vorgehen angegeben hätte. Zudem seien alle Mitglieder von Direktion und Verwaltungsrat gleich behandelt worden. Beim Verwaltungsrat gehe das noch an, bei der Direktion sei die Situation aber eine andere. Dabei handle es sich um eigentliche Lebensstellen, und zum Teil stünden einzelne Mitglieder der Direktion in einem Alter, wo sie nicht mehr leicht zu einer neuen Tätigkeit übergehen könnten. Das müsse der GV in einer Aussprache klar dargelegt werden, denn diese würde ein Unrecht begehen, solche Männer, die alle ihre Kraft der besten Jahre in das Wohlergehen der NOB gesteckt hatten, zu liquidieren. Es wurde daher beschlossen, an der bevorstehenden GV peinlichst genaue Kontrollen bei der Abgabe der Stimmkarten durchzuführen und die Deposition der Aktien, die vor allem den kleineren Aktionären die Teilnahme an der GV erschwere, zu erleichtern. Es wurde auch beschlossen, in der GV eine eigentliche «Verteidigungsansprache» zu halten.[109]

Auch in der Bundesversammlung kam Guyer-Zellers Verhalten zur Sprache. Verschiedene Motionen und Anfragen wurden in National- und Ständerat gestellt, die auf die Frage hinzielten, ob der Bundesrat nicht etwas unternehmen könne, damit die Interessen der Öffentlichkeit bei den Eisenbahnunternehmungen besser vertreten werden könnten. Der Bundesrat wurde sogar ersucht, der NOB die Konzession zu entziehen.
Der Bundesrat beantwortete aber die Motionen in dem Sinne, dass auch er zwar die Vorkommnisse bedauere, dass er jedoch ein Eingreifen nicht für notwendig erachte. Zudem sei die Abberufung ein statutarisches Recht.[110]

Nach Bekanntgabe des Abberufungsantrages durch Guyer-Zeller gelangten die NOB-Kantone erneut an den Bundesrat und ersuchten ihn um Unterstützung in dieser Angelegenheit.
Guyer-Zeller, der von diesem Schreiben Kenntnis hatte, wandte sich an Bundesrat Zemp, den Vorsteher des Post- und Eisenbahndepartements, und bat ihn um eine Unterredung. Weiter kündigte er ihm an, es werde in Kürze eine Broschüre über die Situation der NOB veröffentlicht, die er Zemp sofort nach Erscheinen zukommen lassen wolle.[111]
Bei der erwähnten Broschüre handelte es sich um die von Dr. Vogt verfasste Schrift «Der Nordostbahnstreit» vom Juni 1894. Vogt war von Guyer-Zeller in rechtlichen Sachen angegangen worden, und da Vogt nach eigenen Aussagen weder als Aktionär noch sonstwie mit der NOB verbunden war, sah er keinen Grund, ihm ein rechtliches Gutachten zu verweigern. Vogt hielt den Wirbel, der um die NOB-Affäre gemacht wurde, für übertrieben. Er gab deshalb in seiner Broschüre eine Rechtfertigung aus juristischer Sicht für das Vorgehen Guyer-Zellers, wobei er die Abberufung ausklammerte. Er wies auch darauf hin, dass nicht nur Guyer-Zeller, sondern auch die Verwaltung nicht immer nur die Sache, sondern auch Personen gesehen hätte und manchmal aus prinzipiellen und nicht aus sachlichen Gründen einem Antrag Guyer-Zellers entgegengestanden habe.[112]
Weiter deckte er auch sonst einige Unstimmigkeiten beim Vorgehen der Verwaltung auf. So unterzeichnete zum Beispiel Bachmann, der Präsident des VR und somit auch der GV war, einen Brief an Guyer-Zeller mit «namens der GV», wozu er nicht befugt war. Solche Fehler und andere Ungereimtheiten waren keine Einzelfälle in der Verwaltung, weshalb er die einseitige Betrachtung von Unregelmässigkeiten auf Guyers Seite verurteilte.[113]
Was die Beschränkung des Stimmrechts betreffe, so hätten die Statuten von 1884 strengere Bedingungen enthalten, welche dann aber bei der Revision 1890 aufgehoben worden seien. Diese Vorschriften habe der Bund so gewollt, da er hoffte, auf diese Weise mehr Aktien kaufen zu können im Hinblick auf die Verstaatlichung. Der Bund habe also selber den Schutz der Aktiengesellschaften vor einzelnen Grossaktionären aufgehoben.[114]
Das ganze Vorgehen Guyers wurde als nicht so schlimm bezeichnet und der Aufruhr in der Bevölkerung verurteilt.

110 Auszug aus dem Sitzungsprotokoll des Bundesrates vom 20.6.1894
111 Telegramm Guyer-Zellers an Zemp vom 15.6.1894/18.6.1894/BA Bern
112 Vogt, Streit, S. 12 f.
113 ibidem, S. 18
114 ibidem, S. 20 ff.

115 NZZ, Nr. 171 M, 22.6.1894
116 Auszug aus dem Prot. der BR-Sitzung vom 16.6.1894
117 Stellungnahme Post- und Eisenbahndepartement an den Bundesrat betreffend Eingabe der Kantone vom 23.6.1894

Die «NZZ» nahm Stellung zu der Schrift Vogts und druckte eine kurze Zusammenfassung davon ab. Sie sah sich zu der Bemerkung veranlasst, dass sie zwar grossen Respekt habe vor diesem Mann, dass sie in dieser Frage jedoch keinen Konsens mit ihm feststellen könne.[115]
Ob diese Schrift einen grossen Eindruck auf Zemp gemacht hat, lässt sich nicht sagen, auf jeden Fall gewährte er Guyer-Zeller eine private Unterredung. Dabei äusserte Guyer-Zeller ihm gegenüber, er sei noch nicht sicher, ob er am Abberufungsantrag festhalten werde, aber er wolle bei den Erneuerungswahlen auf jeden Fall erreichen, dass die alten Mitglieder durch neue ersetzt würden. Ein Einschreiten von seiten des Bundesrates wurde offenbar nicht in Erwägung gezogen.[116]
Auf Wunsch des Eisenbahndepartementes wurde beschlossen, einen Gesetzesentwurf zum Stimmrecht der Aktionäre ausarbeiten zu lassen. In einer Antwort an diejenigen Kantone, die an der NOB-Gesellschaft beteiligt waren und die aus Beunruhigung über die Vorgänge eine Eingabe gemacht hatten, nahm das Eisenbahndepartement gegenüber dem Bundesrat Stellung und meinte, dass die Situation seines Erachtens nicht gefährlich sei.

Weiter äusserte sich der Bundesrat zur Anleihensfrage von 1893. Die von den Kantonen als ungenügend bezeichnete Bewilligung einer Fr. 10 Mio. Anleihe statt einer solchen von Fr. 20,5 Mio beurteilte er für den Bau der Moratoriumslinien nicht als Gefahr. Nach einer Besprechung mit der Direktion der NOB, bei der genaue Berechnungen angestellt worden seien, habe man zwar nach Rechnungsabschluss einen Fehlbetrag von Fr. 12,5 Mio. festgestellt. Dies sei aber nicht besorgniserregend und keinesfalls ein Hindernis für den Bau der Moratoriumslinien. Die ungedeckt verbleibenden 6,5 Mio. stellten für die NOB kein Risiko dar, und es sei nicht gerechtfertigt, schon jetzt im Hinblick auf einen Bedarf für 1895 und die folgenden Jahre bereits 1893 den Reinertrag zu belasten. Damit könne man bis 1894/95 zuwarten und falls nötig, eine Dividendensperre erlassen. Es entspreche einem normalen Vorgehen, dass

«... bei intaktem Kredit der Gesellschaft und bei normalen Verhältnissen des Geldmarktes, für die laufenden Baubedürfnisse vorerst die vorhandenen disponiblen Mittel aufgebraucht werden und erst hernach auf die Beschaffung allfällig nothwendigen weiteren Baukapitals Bedacht genommen wird, statt dass für eine längere Bauperiode von mehreren Jahren schon zum voraus alle nothwendigen Gelder effektiv zur Stelle geschafft, dann während längerer Zeit ganz oder theilweise brach liegen gelassen werden und so mindestens eine mehr oder weniger bedeutende Zinseinbusse veranlasst wird.»[117]

Die Traktandenliste der Generalversammlung der NOB vom 27. Juni 1894 umfasste neben der Abnahme der Rechnung und der Verwendung des Reinertrages auch einen Antrag auf Abberufung der Direktion und des Verwaltungsrates sowie Neuwahlen.

An dieser GV waren 296 Aktionäre mit 126 432 Stimmen anwesend. Für einmal wurde weder über die Abnahme der Rechnung noch über die Verwendung des Reinertrages diskutiert, sondern gleich das Traktandum Erneuerungswahlen besprochen!
Guyer-Zeller hatte offensichtlich vor der Versammlung Wahllisten verteilen lassen, die die Namen derjenigen Leute enthielt, die er gerne in Direktion und Verwaltungsrat gesehen hätte. Die Sache hatte nur einen Mangel: Viele der von ihm portierten Leute waren zuvor nicht gefragt worden und lehnten eine Wahl ab. So auch der Sekretär des Verwaltungsrates, Herr Hürlimann, den er bereits früher einmal vergeblich vorgeschlagen hatte!
Auch diesmal wurde trotz vorheriger Ankündigung, dass sie die Wahl ablehnen würden, Hürlimann sowie auch andere Leute, die in der gleichen Situation waren, gewählt. Guyer-Zeller selber wurde zum Präsidenten des Verwaltungsrates gewählt.[118]
Wegen des grossen Andrangs, der bei dieser GV herrschte, aber wohl auch um die Versammlung etwas hinauszuzögern, hatte sich die Eingangskontrolle in die Länge gezogen und die GV erst mit über einer Stunde Verspätung eröffnet werden können. Deshalb war die Zeit nach diesen Wahlen bereits stark fortgeschritten, so dass der Abberufungsantrag und die allfälligen Neuwahlen, deren Behandlung hinter die Erneuerungswahlen gestellt worden waren, auf eine spätere GV verschoben werden mussten.
Die Kommentare auf diese Generalversammlung waren alles andere als freundlich! Will man der «NZZ» glauben, so war die Stimmung an der GV selber sehr spannungsgeladen, und es müssen heftige Wortgefechte gefallen sein. Als sehr peinlich wurde die Portierung von Kandidaten, die nicht vorher angefragt worden waren, gewertet.[119]
Im weiteren schreibt die «NZZ», dass Guyer-Zellers Gegner an der GV rauschenden Beifall geerntet hätten.
«Die öffentliche Meinung hat einen vernichtenden Spruch gefällt. Der gestrige Tag war dazu angetan, auch dem Schwankenden die Augen zu öffnen. Die Opposition will eine Verwaltung sprengen, gegen deren Tüchtigkeit und Pflichttreue nichts eingewendet werden kann. Sie erscheint mit einer Liste von Kandidaten, von denen viele, wo nicht die meisten, nicht um ihre Einwilligung angegangen worden sind. Zwei von drei Kandidaten für die wichtigen Direktionsstellen erklären, gegen ihren Willen portiert worden zu sein und eine Wahl nicht annehmen zu wollen, der dritte ist abwesend und kann keine Erklärung abgeben; man erfährt immerhin, dass er noch zwei Tage zuvor nichts von seiner Kandidatur gewusst hat. Das nämliche ist der Fall bei den Vorschlägen für die übrigen Verwaltungsorgane; eine Reihe der Gewählten lehnt ab. ... Er [Guyer-Zeller] hat sich eine furchtbare Blösse gegeben und eine entsprechende moralische Niederlage erlitten. Herr Guyer wird sich von dieser Schlappe nicht erholen; alle Anzeichen müssten trügen, wenn dem nicht so wäre.»[120] Er habe nämlich nicht nur die schweizerischen sondern auch die deutschen Anhänger nicht mehr hinter sich, denn diese hätten ihn während der GV zum Nachgeben gedrängt!

118 Protokoll der GV vom 27.6.1894
119 NZZ, Nr. 177 M, 28.6.1894
120 NZZ, Nr. 177 A2, 28.6.1894

121 Telegramm der NOB-Direktion an BR Zemp vom 30.6.1894
122 Telegramm Guyer-Zellers an Zemp vom 1.7.1894 sowie Escher an Zemp vom 2.7.1894
123 Brief Guyer-Zellers an das Eisenbahndepartement, 4.7.1894
124 Eisenbahndepartement an Guyer-Zeller, 9.7.1894
125 Guyer-Zeller an das Eisenbahndepartement, 11.7.1894
126 NZZ, Nr. 197 A2, 18.7.1894

Da noch keine neue Behörde hatte eingesetzt werden können, musste, obwohl die Amtszeit der nicht wiedergewählten Direktoren und Verwaltungsräte mit dem 30. Juni ablief, der bisherige Verwaltungsrat nochmals zusammentreten, um über das weitere Vorgehen zu beraten. Es musste auch ein Termin für eine zweite GV bestimmt und eine Übergangsregelung getroffen werden.
Der Bundesrat hatte die Verwaltung der NOB um Zusicherung gebeten, dass die alte Direktion im Einsatz bleibe, bis eine neue bestimmt sein werde, damit der Betrieb gesichert sei. In einem Telegramm an Bundesrat Zemp bestätigte die Direktion, dass der neugewählte Birchmeier die Wahl annehme und dass die Direktion bereit sei, die Geschäfte weiterzuführen, bis eine neue Behörde bestimmt sei. Es wurde weiter mitgeteilt, dass Fröhlich seine Demission eingereicht habe.[121]
Obwohl Guyer-Zeller sich in einem Telegramm an Zemp gegen das weitere Verbleiben der alten Direktion aussprach, erteilte dieser das Einverständnis zu einer provisorischen Konstituierung der Direktion, allerdings ohne den Vertreter Fröhlichs, Herrn Schmid, zu berücksichtigen.[122]
Da Zemp nicht auf seine Wünsche eingetreten war, schrieb ihm Guyer-Zeller erneut, das Entlassungsgesuch Fröhlichs sei mit keiner Vakanz verbunden gewesen, da bis zur Annahme des Gesuches durch die GV Fröhlich diese Stelle innehabe. Zudem sei dieser seit längerer Zeit durch Schmid vertreten worden, dessen Nichtberücksichtigung er als «Rausschmiss» betrachte. Er bat den Bundesrat, «diesem Treiben» ein Ende zu bereiten.[123]
In der Antwort des Eisenbahndepartementes hiess es, dass sich der Bundesrat die provisorische Konstituierung der Direktion vorbehalte, zumal er vom Verwaltungsrat selber darum gebeten worden sei. Aus diesem Grunde könne der Beschwerde Guyer-Zellers keine Folge geleistet werden.[124] Eine Antwort, die einen weiteren Protest Guyer-Zellers provozierte![125]
Dies zeigt sehr deutlich, dass es Guyer-Zeller jetzt nicht mehr um die Sache, sondern nur noch um persönliche Differenzen und Abrechnungen gegangen ist! Denn es konnte für ihn in diesem Moment nicht mehr von Bedeutung sein, ob die Gesellschaftsbehörden, die nun jahrelang die Geschicke der NOB geleitet hatten, dies noch ein paar Wochen länger taten oder nicht!
Eine zweite GV war auf den 19. Juli 1894 angesetzt worden. Entgegen den Erwartungen der «NZZ» schien sich die Lage bereits wieder beruhigt und der Aufruhr gelegt zu haben. Am Vorabend der GV schrieb die «NZZ», dass die allgemeine Stimmung auf einen Sieg Guyer-Zellers hindeute. Sie drückte aber die Hoffnung aus, dass die Vernunft siegen werde und Guyer-Zeller eine Niederlage erleiden möge.[126]
An dieser GV war nun Guyer-Zeller als Präsident des Verwaltungsrates auch Vorsitzender der Generalversammlung. Fröhlich, der nach der GV vom 27. Juni seine Demission eingereicht hatte, zog diese zurück.
Danach wurde über den Abberufungsantrag abgestimmt. Der Verwaltungsrat stellte den Antrag, auf dieses Verlangen Guyer-Zellers in bezug auf die Direktion nicht einzutreten, betreffend VR wolle er keine Empfehlungen machen. Die

Revisionskommission verlangte vollumfängliche Ablehnung des Antrages Guyer-Zeller. Dem Verlangen von Verwaltungsrat Fierz, Guyer-Zeller solle seinen Antrag begründen, entsprach dieser gerne und äusserte sich «... in einem längeren Vortrage über die Differenzen...» zwischen GV und Verwaltungsorganen. In der weiteren Debatte mögen noch manche Vorwürfe gemacht worden sein, von denen das Protokoll jedoch nur eine kleine Ahnung vermitteln kann. Dann schritt man zur Wahl, in der im Sinne Guyers alle bisherigen Mitglieder abberufen und neue gewählt wurden.[127]
Wiederum setzte die Presse mit harter Kritik ein. Die «NZZ» spricht von «... der GV der von Herrn Guyer-Zeller «gevogteten» Aktionäre der NOB.»[128]
Die Empörung über das Vorgehen von Guyer-Zeller war allgemein sehr gross. Schon bald nach der zweiten Generalversammlung begannen in den Zeitungen auch die Diskussionen um die Verstaatlichung der Eisenbahnen, die solche Vorgänge unmöglich machen sollte, wobei man aber ebenfalls erkannte, dass eine ernsthafte Diskussion dieser Frage noch verfrüht war.[129]

Die Kritik in den Zeitungen dauerte einige Zeit. Die «NZZ» beispielsweise warf den neuen «Machthabern» vor, sie versuchten, in ihrer Presse die alte Direktion schlecht zu machen, und scheuten zu diesem Zweck selbst vor Verleumdungen nicht zurück. Es wurde über eine Anschuldigung geschrieben, laut der die alte Direktion bei der Krise 1891 versucht habe, die Presse zu beeinflussen. Dazu habe sie einen Kredit von Fr. 1000.– für Pressemitteilungen bewilligt, was von Guyer-Zeller nun als Schmiergelder bezeichnet werde. Zudem seien in den Rechnungen noch diverse andere Beträge gefunden worden, die für Spesen wie Bahnbillette bezahlt worden seien. Die «NZZ» verteidigte die frühere Direktion und wies darauf hin, dass man mit solchen Entschädigungen gehofft habe, qualifizierte Journalisten für die Berichterstattungen über die NOB zu gewinnen.
Es sei dann vor allem ein Korrespondent in diesem Sinn tätig gewesen, der in den Jahren 1892/93 für seine Auslagen Geld bekommen habe. Am 20. April 1894 sei dieser aber aus gesundheitlichen Gründen zurückgetreten.[130]

6.5. Die Zeit als Verwaltungsratspräsident

6.5.1. Die ersten Jahre

Doch bald schienen sich die Gemüter wieder zu beruhigen, und die Sitzungen des Verwaltungsrates fanden regelmässig und in geordnetem Rahmen statt. Die Geschäfte wurden weitergeführt. Eine angeregte Diskussion gab es in der ersten Verwaltungsratssitzung nur auf die Anregung eines Mitgliedes, man solle der alten Direktion eine Genugtuung geben, denn sie sei ja nicht wegen mangelhafter Geschäftsführung, sondern weil sie die Politik der Mehrheit der Aktionäre nicht geteilt habe, abberufen worden. Man solle doch wie Gentlemen auseinandergehen und ihnen eine Genugtuung über ein doppeltes Jahresgehalt zukommen

127 Protokoll vom 19.7.1894
128 NZZ, Nr. 199 M, 20.7.1894
129 z. B. Der Landbote, Nr. 171, 25.7.1894 oder dann auch NZZ, Nrn. 245–249, 4.–8.9.1894
130 NZZ, Nr. 228 M, 18.8.1894, weist auf den Beschluss Nr. 1739 der Direktion vom 25.8.1891. / Dieser Beschluss lautete: bis anhin habe die Direktion geschwiegen, wenn in der Presse «irrthümliche Angaben und Darstellungen» gemacht worden seien, auch die NOB betreffend. Nun aber könne sie dies nicht mehr hinnehmen. Da die Direktion selber ausgelastet sei und keine Zeit habe für regelmässige Artikel in Zeitungen, müsse eine andere Hilfe gesucht werden. Es wurden folgende Beschlüsse gefasst: 1) Ein Kredit von Fr. 1000.– wird bewilligt «für publizistische Mittheilungen über Eisenbahnverhältnisse». 2) «das V Departement einzuladen, für die in Aussicht genommenen Mittheilungen an die Presse die nöthige Wegleitung zu geben, in der Meinung, dass dasselbe sich über die hiebei einzuhaltenden Gesichtspunkte mit dem Präsidium ins Einvernehmen setzen wird.» Dir'beschluss 1739, 25.8.1891
Ob man bei diesem Beschluss schon von «Schmiergeldern» sprechen kann, scheint mir in der Tat gewagt. Zumal ja auch Guyer-Zeller seine Presse hatte, die er finanzierte.

Die Reaktion des Nebelspalters auf den Machtwechsel bei der NOB, 1894.

Aus: Der Nebelspalter, Nr. 31 vom 4. August 1894.

lassen. Dagegen wehrte sich Guyer-Zeller. Er vertrat die Meinung, man müsse eine Kommission bilden, die darüber Bericht und Antrag stellen sollte, was dann auch geschah.[131]
Auch daraus lässt sich erkennen, dass Guyer-Zeller verbittert war gegenüber der alten Direktion, denn anders lässt sich diese Reaktion wohl kaum erklären!
Im übrigen wurden die Geschäfte jedoch reibungslos weitergeführt. Im November legte die Direktion dem Verwaltungsrat die definitiven Pläne vor mit dem Gesuch um Ermächtigung der für den Ausbau des Hauptbahnhofes erforderlichen Expropriationen.[132]
Guyer-Zeller versuchte, stets über die Vorgänge beim Bau und Betrieb der NOB informiert zu sein. So verlangte er in einer Interpellation an die Direktion Auskunft über die Berechtigung der Klagen wegen nachlässiger Bauleitung beim Bahnhofumbau Winterthur. Direktor Brack antwortete, diese Klagen seien berechtigt. Schuld daran sei die Tatsache, dass die Bauleitung fremden Unternehmen statt eigenen Leuten übertragen worden sei. Die Direktion versprach, entschieden durchzugreifen.[133]
Guyer-Zeller war kritisch und zögerte nicht, sich direkt im Betrieb zu informieren, wie es um bestimmte Geschäfte bestellt war. Auch über die Tätigkeiten der Direktion orientierte er sich sehr genau. «Hr. Verwaltungsratspräsident Guyer-Zeller teilt durch Zuschrift vom 19. ds Mts mit, dass er die Absicht habe, sich noch weiter in den Organismus und die Geschäfte der NOB einzuarbeiten und deshalb wünsche, in Zukunft den wichtigeren Sitzungen der Direktion beizuwohnen.»[134]
Zudem wolle er ein Zimmer für die Einrichtung eines Büros im Bahnhof Zürich sowie Einsichtnahme in alle Aktenstücke der Direktion ab 1. Juli. Die Direktion teilte ihm mit, er könne an den Sitzungen teilnehmen, da aber alle wichtig seien, müsse er sich für diejenigen Sachgeschäfte anmelden, die er für wichtig erachte. Auch seinem Wunsch nach einem Büro im Hauptbahnhof wurde entsprochen.[135]

Gegen Ende des Jahres 1894 wurde die Bahnhoffrage Zürich wiederum aktuell. Die Direktion ersuchte den Verwaltungsrat um Ermächtigung, die Expropriation nach den vorliegenden Plänen sofort durchführen zu können. Als wichtigstes Merkmal des beabsichtigten Umbaus ist die Entflechtung des Güter- und des Personenverkehrs zu betrachten, da der alte Personenbahnhof überlastet war. Guyer-Zeller stellte dem Verwaltungsrat auch ein Projekt der GV-Kommission vor, die wie die Direktion ausländische Experten beigezogen hatte. Guyer-Zeller versuchte vor allem die sofortige Expropriation zu verhindern, denn bevor die Pläne definitiv seien, könne man nicht mit Bestimmtheit das Land, das für den Ausbau benötigt werden würde, bezeichnen. Land zu expropriieren, das nachher eventuell nicht gebraucht werde, käme die Bahn teuer zu stehen, da dasselbe unter Umständen mit grossen Verlusten wieder veräussert werden müsste. Da die Meinungen um die zukünftige Gestaltung des Bahnhofes weit auseinander gingen, bildete man eine Kommission aus sechs Verwaltungsratsmitgliedern, die zusammen mit der GV-Kommission und der Direktion über die Pläne beraten

131 Protokoll VR vom 25.8.1894
132 Protokoll VR vom 12.11.1894
133 Protokoll VR vom 22.10.1894
134 Dir'prot. 16.10.1894
135 ibidem

136 Protokoll VR vom 12.11.1894
137 Protokoll VR vom 22.12.1894
138 Protokoll VR vom 25.1.1895
139 Protokoll VR vom 30.1.1895

sollte. Zudem wurde dem Bundesrat mitgeteilt, dass die Einreichung der Pläne noch verfrüht sei.[136]
Die Bahnhoffrage wurde eifrig vorangetrieben, Besprechungen wurden abgehalten sowie ausländische Experten beigezogen, die ein Gutachten erstellten. Die Direktion und die Kommission der GV erachteten am Schluss das gleiche Projekt als das beste, wobei dieses einiges teurer werden sollte, als ursprünglich geplant, nämlich statt Fr. 12–15 Mio. rund Fr. 22 Mio. Trotzdem schloss sich der Verwaltungsrat dem Antrag der Direktion an und gab den Auftrag, das Projekt dem Bundesrat zur Genehmigung vorzulegen. Gleichzeitig wurde die Expropriation nach diesen Plänen sofort in die Wege geleitet.[137]
Diese Tatsache zeigt, dass Guyer-Zeller sehr kooperativ sein konnte, wenn seine Meinung berücksichtigt wurde und er mit einer Sache einverstanden war!

Bereits nach der Umbesetzung des Verwaltungsrates im Juli 1894 war über eine neue Gestaltung und Aufgabenverteilung innerhalb dieses Gremiums verhandelt worden. Guyer-Zeller liess in seiner Funktion als Verwaltungsratspräsident ein Reglement ausarbeiten, das er allen Mitgliedern zur Kenntnisnahme zustellte. Der Entwurf Guyer-Zellers lehnte sich in vielen Bereichen an die Reglemente der Verwaltungsräte anderer Bahnen an. Die ursprünglich sehr grossen Differenzen zwischen seinen Vorschlägen und den Ansichten einer mit dieser Frage beauftragten verwaltungsrätlichen Kommission konnten in verschiedenen Besprechungen bereinigt werden. Es wurde beschlossen, dass sich der Verwaltungsrat intensiver an den Arbeiten der Direktion beteiligen sollte, indem er, statt nach Abschluss der Arbeiten einfach den Vorlagen noch zustimmen zu können, auch an Beratungen teilnehmen sollte. Zudem wollte er für den Präsidenten des Verwaltungsrates in gewissem Umfang ein Verfügungsrecht zugestanden wissen. Es wurde jedoch darauf geachtet, dass aufgrund der Neugestaltung des Reglementes keine Revision der Statuten nötig wurde. Weiter wurden ständige Kommissionen geschaffen, nämlich eine Finanz- und Budgetkommission, eine Bau- und Betriebskommission, eine Tarif- und Rechtskommission sowie eine Protokollbereinigungskommission.[138]
Dass Guyer-Zeller seine neuen Aufgaben mit viel Engagement anging, zeigt sich auch darin, dass er auf eigene Inititative einen Eisenbahnwagen mit noch weiter verwendbaren Untergestellen nach eigenem System in den NOB-Werkstätten umbauen liess. Er bewies, dass dieses Vorgehen Fr. 20 000.– billiger war als der Umbau der Wagen bei der Industriegesellschaft Neuhausen, mit der ein Vertrag aus dem Jahre 1893 bestand. Die Direktion liess aufgrund des erfolgreichen Eigenumbaus den Vertrag mit Neuhausen sofort sistieren.[139]
Guyer-Zeller zeigte sich am ganzen Betrieb interessiert und setzte sich sehr für die NOB ein. Er versuchte auch, die Leute zu motivieren, so viel Eigenleistung wie möglich zu erbringen!
Bei der Diskussion um eine Entschädigung der ehemaligen Direktion sprach sich Guyer-Zeller dagegen aus und wies darauf hin, dass diese Direktion ihre Aufgaben nicht immer zu bester Zufriedenheit ausgeführt habe. Trotz der Opposition

Guyer-Zellers beschloss der Verwaltungsrat aber, eine Entschädigung zu bezahlen. Guyer-Zeller wollte diesen Beschluss aber noch der GV vorlegen. Er wurde von anderen Mitgliedern gebeten, davon abzusehen, denn eine Diskussion über ein solches Thema sollte zu diesem Zeitpunkt vermieden werden. Von verschiedenen Seiten wurden Vermittlungsvorschläge vorgelegt, doch Guyer-Zeller wollte auf keinen eingehen![140]

Seine persönlichen Abneigungen und Gefühle übertrafen jede Vernunft, denn auch er musste einsehen, dass eine öffentliche Diskussion dieser Frage sehr peinlich werden könnte und dem Ansehen der neuen Verwaltung nur Schaden bringen würde!

Zu Beginn des Jahres 1895 stellte die Direktion Antrag auf Gehaltserhöhung vor allem für das untere Personal, das zum Teil sehr schlecht gestellt war und einer Aufbesserung dringend bedürfe. Die Direktion wies darauf hin, dass die Löhne bei der NOB in der Schweiz fast durchwegs die niedrigsten waren. Guyer-Zeller hingegen versicherte, dass das Personal der NOB nicht schlechter gestellt sein werde als anderes Bahnpersonal, sobald das kritische Jahr 1895 überstanden sei. Das Personal werde genügend verständnisvoll sein und das vorsichtige Vorgehen in dieser Frage verstehen.[141]
Auch über eine Gehaltserhöhung für die Arbeiter wurde diskutiert, wobei die Finanzkommission eine detaillierte Aufschlüsselung der budgetierten Gehaltserhöhungen vorlegte.[142] Aufgrund dieser Unterlagen zog Guyer-Zeller eine Präsidialverfügung, in der er jede Gehaltserhöhung untersagt hatte, zurück. Diese hatte er nach der letzten Sitzung erlassen und damit begründet, dass im Protokoll der letzten VR-Sitzung nicht ersichtlich war, was in bezug auf Gehaltserhöhungen, die nicht zu den Normen der Zentralverwaltung und des zentralen Büros gehörten, geschehen sollte. Deshalb hatte er vorsorglich jede Gehaltserhöhung untersagt.[143]

Während seiner Zeit als Präsident des Verwaltungsrates versuchte Guyer-Zeller, die Geschäfte möglichst im Sinne seiner Vorstellungen zu beeinflussen. Dies zeigt sich auch bei der Diskussion um den Rechtsanspruch der Stadt Zürich auf ein Aufnahmegebäude in der Enge. Schon früher hatte er versucht, nicht alle Ansprüche von seiten der Behörden zu erfüllen. Damit hatte er gegen die Vorgehensweise der damaligen Direktion Stellung bezogen.[144]
Guyer-Zeller versuchte in solchen Fällen immer wieder, möglichst kleine Zugeständnisse machen zu müssen oder wenigstens gute Gegengeschäfte zu erzielen! Auch bezüglich Errichtung eines Stationsgebäudes in der Enge beantragte er Vertagung der Diskussion mit dem Vorbehalt, man könne zu geeigneter Zeit darauf zurückkommen. Falls die Stadt bereit sei, einen «anständigen Anteil» an den Umbau des Bahnhofes Zürich zu bezahlen, könne es durchaus sein, dass die NOB die Bedingungen zu einer baldigen Erstellung eines Bahnhofes in der Enge akzeptiere.[145]

140 Protokoll VR vom 30.1.1895
141 Protokoll VR vom 25.2.1895
142 Protokoll VR vom 30.3.1895
143 Präsidialverfügung vom 28.2.1895
144 vgl. SOB Geschichte, Kap. 6.4.2. dieser Arbeit
145 Protokoll VR vom 6.5.1895

146 Protokoll VR vom 12.6.1895

Ein weiteres Geschäft, das Guyer-Zeller dank seiner neuen Position besser vertreten konnte, war das Projekt der UeBB. Guyer-Zeller hatte am 7.6.1895 allen Mitgliedern des Verwaltungsrates einen Übersichtsplan über die projektierte Linie zustellen lassen und beantragte eine Beteiligung der NOB mit Fr. 800 000.– in Aktien und Fr. 200 000.– in 3,5%igen Obligationen. An der nächsten GV wollte er einen dahingehenden Antrag stellen. Der Bericht der Direktion äusserte Bedenken gegenüber diesem Projekt. Insbesondere wurde darauf hingewiesen, dass die geschätzten Baukosten von Fr. 2,4 Mio. viel zu tief seien und dass der Betrieb der Bahn defizitär sein werde. Aus diesen Gründen empfahl die Direktion diesen Antrag zur Ablehnung. Falls sich der Verwaltungsrat trotzdem zu einer Annahme entschliesse, wolle die Direktion gewisse Bedingungen gewahrt wissen. So sollte beispielsweise mehr Obligationen- als Aktienkapital investiert werden und die Stundungssicherung bei fünf Jahren Defizit gewahrt sein.
Guyer-Zeller wies in seinem Plädoyer darauf hin, dass man bei der UeBB einen erstmaligen Versuch wagen wolle mit sogenannten Rowan-Wagen, deren Betrieb viel billiger zu stehen komme als derjenige mit herkömmlichem Rollmaterial. Direktor Brack sah vom finanziellen Standpunkt her trotzdem Bedenken, räumte aber ein, man könne den Bau der Bahn allenfalls mit der Geltendmachung von volkswirtschaftlichen Aspekten verteidigen. Das heisst vor allem mit der Förderung der Nebenbahnen und der Erprobung eines neuen Betriebssystems. Zur Konfliktvermeidung wurde der Antrag nach heftigen Diskussionen neu formuliert und mit diversen Absicherungen versehen für den Fall eines Fehlschlags der Unternehmung. Weiter wurde beschlossen, den Aktionären den Antrag ohne Bericht zuzustellen und ihn erst an der GV mit einem Referat Guyer-Zellers zu ergänzen. Bei dieser Gelegenheit gelang es Guyer, die Aktionäre von der Wichtigkeit des Geschäftes zu überzeugen, worauf diese – wiederum nach heftigen Diskussionen – dem Kredit zustimmten.

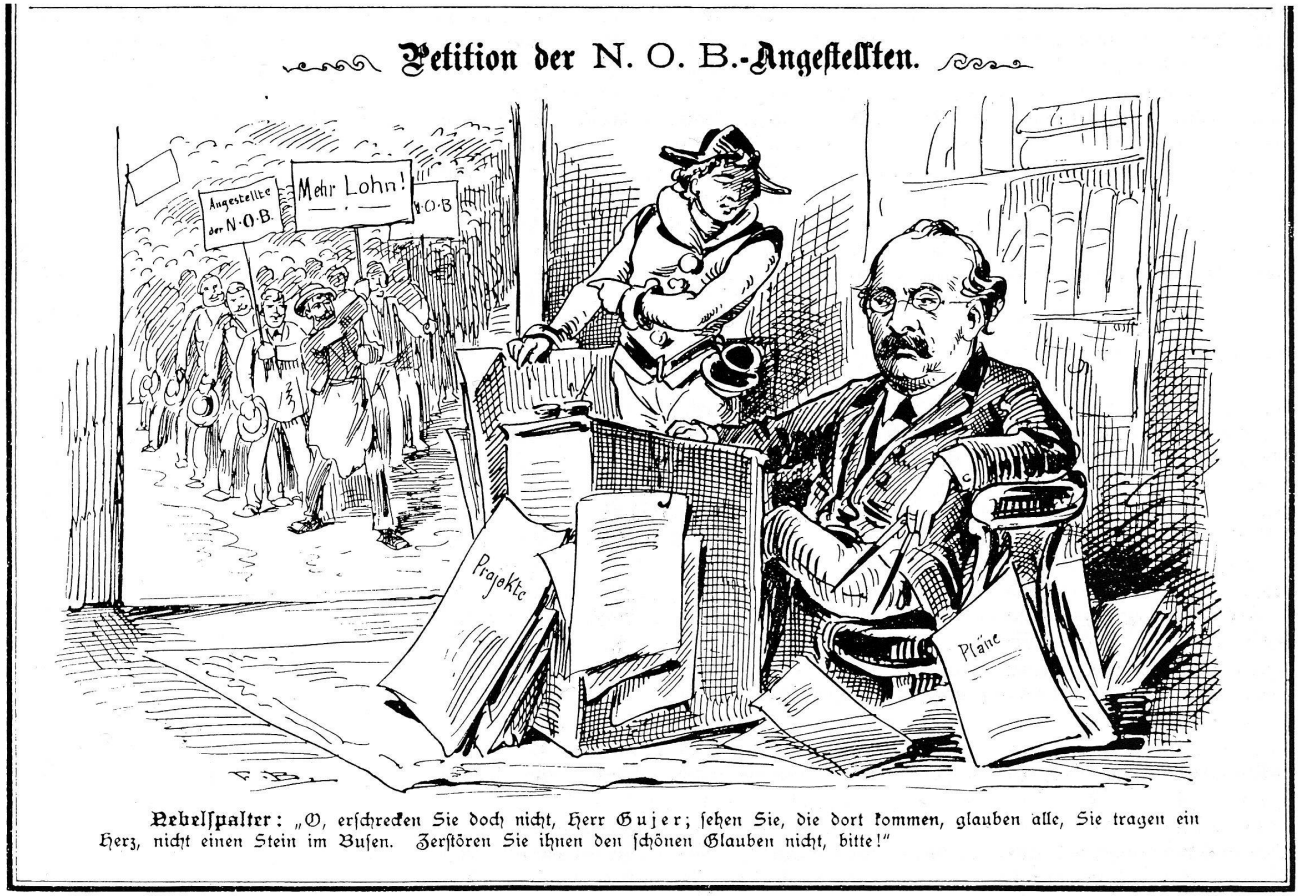
Guyer-Zeller bemühte sich allgemein um den Bau von Nebenbahnen und beantragte zusätzlich einen Kredit für Vorprojekte von Nebenbahnen in der Ostschweiz. Er führte aus, dass von den in der ganzen Schweiz projektierten 700 km Nebenbahnen 200 km im Rayon der NOB seien.
Weiter befürwortete er auch eine Hauptbahn durch den Kanton Graubünden und stellte das Projekt der sogenannten Engadin–Orient-Bahn vor, für welches er einen Kredit für Abklärungen für eine entsprechende Linie verlangte. Diesem Projekt gegenüber war die Direktion gut gestimmt, denn von ihrer Seite waren bereits diesbezügliche Gespräche mit der österreichischen Verwaltung geführt worden. Dabei hatte sie die Zusage bekommen, dass man von österreichischer Seite das Projekt begrüsse und auch bereit wäre, es beispielsweise mit Zinsgarantien zu fördern.[146] Diese Pläne wurden ebenfalls der GV vorgestellt.
Der gewünschte Kredit für die Studien lautete auf Fr. 50 000.–. Davon sollten Fr. 20 000.– für Nebenbahnen, Fr. 30 000.– mit den zu erwartenden Beiträgen der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) und des Kantons Graubünden zu Studien für die Engadin–Orient-Bahn verwendet werden. Diese Bahn sollte von Chur

entlang dem rechten Rheinufer über Scharans–Tiefenkastel–Bergün, durch einen Albulatunnel ins Engadin und via Zernez, einen Ofenpass-Tunnel, Münster und das Vintschgau nach Meran führen. Guyer-Zeller ergänzte sein ausführliches Referat mit Karten über das Trassee und das Längenprofil für die schweizerische Strecke. Der Kredit wurde von der GV ohne Diskussion bewilligt, was einmal mehr vom Überzeugungsvermögen Guyer-Zellers zeugt.[147]
Aus den verschiedenen Protokollen und Präsidialverfügungen, die im Laufe des Jahres 1895 gemacht wurden, geht hervor, dass Guyer-Zeller alle Aktivitäten der NOB immer sehr aufmerksam und interessiert verfolgte.
Dies führte sogar so weit, dass er, als er vom geplanten Verkauf eines Schuppens im Bahnhof Schaffhausen hörte, eingriff und beantragte, man solle damit zuwarten, da man den betreffenden Schuppen nach der Eröffnung der Linie Eglisau–Schaffhausen vielleicht wieder brauchen könnte.[148]
Beispiele dieser Art gäbe es noch viele aufzuzählen, aber bereits dem bisher Geschilderten kann man entnehmen, dass sich Guyer-Zeller mit dem Betrieb der Bahn intensiv auseinandersetzte und die Geschäfte keineswegs vernachlässigte!

Nach Inkrafttreten des neuen Bundesgesetzes vom 28. Juni 1895 über das Stimmrecht der Aktionäre von Eisenbahngesellschaften und die Beteiligung des Staates bei deren Verwaltung begannen im Verwaltungsrat die Besprechungen über vorbereitende Massnahmen für eine dadurch notwendig gewordene Statutenrevision.[149]
Bei der Diskussion eines Entwurfs trat Guyer-Zeller das Präsidium vorübergehend an Vizepräsident Isler ab, da er selber zu diversen Paragraphen in Opposition stand und sich vorbehalten wollte, in der GV Anträge zu stellen, die von denjenigen des Verwaltungsrates abweichen könnten. Er versuchte trotzdem, schon die Diskussion im Verwaltungsrat mit seinen Ideen zu beeinflussen und vertrat seine Ansichten. Vorerst unterlag er aber mit seinen Anträgen, denn der Verwaltungsrat entsprach seinen Änderungsvorschlägen in den wenigsten Punkten![150]
In einer a. o. Generalversammlung vom 27. Januar 1896 musste über die Statutenrevision Beschluss gefasst werden. In der allgemeinen Diskussion stellte Guyer-Zeller, wie er bereits angekündigt hatte, verschiedene Änderungs- und Zusatzanträge. Unter anderem regte er an, dass vom Reingewinn, nach Abzug einer 5%igen Dividende, 8% für den Bau von billigen Wohnungen für das untere Personal in und bei grösseren Bevölkerungszentren, zur Unterstützung der technischen Ausbildung junger Leute, vor allem Söhnen von Angestellten der NOB, und für die Subventionierung einer Eisenbahnhochschule am Polytechnikum verwendet werden sollte. Weitere Beiträge wollte er der Stärkung des Fonds über Vorstudien für Nebenbahnen und die EOB und zur Förderung allgemeiner Eisenbahninteressen zukommen lassen. Genauere Bestimmungen diesbezüglich sollten noch erarbeitet werden. Dazu kamen noch diverse andere Anträge, die von Direktor Birchmeier und VR Fahrländer angefochten wurden. Unter

147 Protokoll GV vom 29.6.1895 / vgl. Kapitel 6.8. dieser Arbeit
148 Präsidialverfügung vom 17.10.1895
149 Protokoll VR vom 4.11.1895
150 Protokoll VR vom 23.12.1895

Karikatur Guyer-Zellers im Zusammenhang mit seiner unnachgiebigen Haltung in der Frage der Gehaltserhöhung für das NOB-Personal.



Nebelspalter: „O, erschrecken Sie doch nicht, Herr Guyer; sehen Sie, die dort kommen, glauben alle, Sie tragen ein Herz, nicht einen Stein im Busen. Zerstören Sie ihnen den schönen Glauben nicht, bitte!"

Aus: Der Nebelspalter, Nr. 46 vom 16. November 1895.

anderem verlangte Guyer-Zeller, dass ein Ertrag bis 6% ausschliesslich für die Besserstellung des Personals verwendet werden sollte.
Verschiedene Leute sprachen sich für Guyer-Zellers Anträge aus, und das Ergebnis der Abstimmung lautete 45 739:5365 für eine Statutenrevision gemäss den Anträgen Guyer-Zellers.[151]
Damit konnten die Statuten dem Bundesrat zur Genehmigung eingereicht werden. Dieser schickte sie den NOB-Kantonen zur Einsichtnahme mit der Bemerkung, dass sich die Statutenrevision nicht nur auf die wegen des neuen Gesetzes notwendig gewordenen Punkte beschränke, sondern dass auch sonstige eingreifende Umgestaltungen einzelner Paragraphen vorgenommen worden seien.[152]
In ihrer Stellungnahme brachten die Kantone verschiedene Änderungswünsche an, die zum Teil recht weitgehend waren und die der Bundesrat mit Schreiben vom 10. März 1896 der Direktion der NOB mitteilte.

6.5.2. Die Lohnbewegung

Angeregt durch die allgemeine Arbeiterbewegung des 19. Jh. schlossen sich auch die Eisenbahnarbeiter zusammen und versuchten, ihren Forderungen nach besseren Arbeitsbedingungen Ausdruck zu verleihen.
Mitte Dezember 1895 hatten die Arbeiter der NOB, wie die Angestellten der anderen Schweizer Grossbahnen auch, Forderungen nach einer Gehaltserhöhung und besseren Anstellungsbedingungen gestellt. In einer Eingabe an die Direktion verlangten sie ein Gehaltsregulativ für jährliche Lohnerhöhungen, den Zehn-Std.-Tag sowie eine abteilungsübergreifende Dienstpragmatik.[153]
In der Verwaltungsratssitzung vom 24. Dezember wurde auf diese Begehren eingetreten und die Abklärung der entsprechenden Fragen beschlossen. Es wurde bestimmt, dass die Situation der NOB Angestellten mit derjenigen der Angestellten anderer Bahnen verglichen werden müsse.[154]
Im Januar wurde in Zürich im Kasino Aussersihl eine Eisenbahnertagung zur Beratung der Lohnfrage organisiert und dabei dem Verlangen nach einer Lohnaufbesserung erneut Ausdruck verliehen.[155] Man sprach auch von einem allfälligen Streik, falls den Wünschen nicht nachgekommen werde.
Die «NZZ» war der Ansicht, dass die Lohnbegehren nicht berechtigt seien, da die Eisenbahner allgemein gesehen recht gut dastünden. Vor allem müsse man die Pension, die sie beziehen könnten, bei der Beurteilung des Lohnes berücksichtigen.[156] Zur Forderung nach dem Zehn-Stunden-Tag meinte sie, durch ein Bundesgesetz sei der Arbeitstag auf zwar zwölf Stunden begrenzt worden, in Wirklichkeit würden jedoch nur noch zehn bis elf Stunden gearbeitet! Die verlangte Dienstpragmatik schliesslich sei eine reine Forderung der Sozialisten und nicht dem Herzen der Arbeiter entsprungen.[157]
Auch die «NZZ» wies darauf hin, dass die durchschnittlichen Löhne bei der NOB höher seien als bei anderen Bahnen und man auch die anderen Vergünstigungen

151 Protokoll der GV vom 27.1.1896
152 Schreiben des Bundesrates vom 28.2.1896 an die Kantone ZH, AG, TG, SH, ZG, GL, SZ, SG, LU, BL
153 NZZ, Nr. 347, 15.12.1895 / vgl. auch Gruner, Arbeiterschaft, S. 598 f.
154 Protokoll VR vom 24.12.1895
155 NZZ, Nr. 21 A1, 21.1.1896
156 NZZ, Nr. 30 M, 30.1.1896
157 NZZ, Nr. 31 M, 31.1.1896

158 NZZ, Nr. 35 M, 4.2.1896

der Eisenbahner, wie z. B. die Freikarten und die um 80% reduzierte Fahrtaxe, als Lohnbestandteil miteinbeziehen müsse.[158]
Am 16. Februar 1896 fand in Aarau eine Generalversammlung der Eisenbahner statt, an der rund 10 000 Eisenbahnangestellte aus der ganzen Schweiz teilnahmen. Die ablehnenden Reaktionen der Bahnverwaltungen auf die im Dezember 1895 gestellten Petitionen wurden verurteilt, und man erwog, die Forderungen allenfalls mit einem Streik durchzusetzten.
An der Verwaltungsratssitzung vom 22. Februar 1896 wurde auf Wunsch der Direktion das Anliegen der Lohnbewegung behandelt. Dabei erstattete die Direktion Bericht über die Untersuchungen und stellte Vergleiche mit anderen in- und ausländischen Bahnen an. Auf dieser Grundlage ersuchte sie um Bewilligung eines angemessenen Kredites, um, wie bei den anderen vier Schweizer Grossbahnen, dem Begehren der Angestellten nachzukommen und eine Gehaltserhöhung nach dem Vorbild der SCB vornehmen zu können. Der Kredit sollte auf Fr. 300 000.– lauten. Der Direktion war daran gelegen, dass man nach der Bewilligung des Kredites den Angestellten davon Mitteilung machen und ein genaues Verteilschema ausarbeiten solle. Sie wies aber darauf hin, dass sie nicht auf alle Forderungen der Arbeiter eintreten wolle, da diese zum Teil zu weitgehend seien. Guyer-Zeller allerdings war in dieser Angelegenheit anderer Meinung und beantragte, das Lohnbegehren abzulehnen, da von 1890–1895 Lohnerhöhungen im Rahmen von Fr. 825 000.– bewilligt worden seien. Zudem wies er darauf hin, dass vor der Eröffnung der Moratoriumslinien Eglisau–Schaffhausen und Thalwil–Zug eine Lohnerhöhung verfrüht sei, da mit der Eröffnung dieser Linien finanzielle Probleme auftreten könnten. Weiter begründete er seinen Standpunkt auch mit dem Bahnhofumbau, der sehr viel Geld verschlingen werde.
Er machte den Vorschlag, eine ausserordentlich GV einzuberufen, um ein Kreditbegehren von Fr. 200 000.– bis Fr. 250 000.– zu stellen für Gehaltserhöhungen, die aber nach dem Ermessen der Verwaltung verteilt werden sollten. Zudem beantragte er, den Unterzeichnern der Petition zu kündigen, wenn sie unter den von der Verwaltung angebotenen Bedingungen nicht weiterarbeiten wollten. In der anschliessenden Diskussion stellten sich die meisten Verwaltungsräte aber hinter das Lohnbegehren. Die Direktion berichtete über den Aargauertag und darüber, dass die SCB und die GB sogar zu weitergehenden Zugeständissen bereit seien.

Guyer-Zeller bedauerte, dass man den Angestellten freie Fahrt nach Aarau gewährt habe. Dies habe einen Rücktritt von der Lohnbewegung erschwert. Er sehe aber einer Massenkündigung ruhig entgegen, da er annehme, dass rund die Hälfte der Mitarbeiter der NOB treu bleiben würde. Notfalls könnte man einzelne Lokführer von den süddeutschen Bahnen anstellen. Im Zugsverkehr würden höchstens während einer Woche etwa 50% Einbussen entstehen, was aber immer noch mehr Züge ermöglichen würde als vorgeschrieben! Er hielt es für überflüssig, den bereits relativ gut bezahlten Angestellten noch mehr Lohn zu zahlen, wenn gleichzeitig 500 Leute an der Arbeit bei der NOB interessiert seien.

Allgemeiner Tenor der Versammlung war jedoch Angst vor einem allfälligen Streik und einem dadurch bedingten Eingreifen des Bundes. Zudem habe die Versammlung in Aarau ihre Forderungen in einem anständigen Ton gestellt, weshalb ein «Krieg» nicht angebracht sei. Die Verhinderung eines solchen sei aber mit dem Antrag Guyer-Zellers nicht gewährleistet. Die Direktion hatte auch Angst vor der Öffentlichkeit beziehungsweise vor deren Reaktion und lehnte die Verantwortung in dieser Sache ab, falls nicht auf eine Lohnerhöhung eingetreten werde.
Guyer-Zeller blieb bei seiner härteren Haltung und erwiderte, in einem solchen Fall nehme er die Konsequenzen auf sich! Der von ihm angeregte § 5 der neuen Statuten zeige im übrigen deutlich genug, dass auch er ein Herz für die Arbeiter habe. Auf die Lohnforderungen wollte er aber um keinen Preis eingehen!
Die Mehrheit im Verwaltungsrat war gegenüber einer Lohnerhöung aber positiv eingestellt, wobei sie allerdings für die Einnahme einer entschiedenen Haltung gegen aussen eintrat.

Guyer-Zeller wurde gebeten, nachzugeben und sich der verwaltungsrätlichen Meinung anzuschliessen. Darauf wollte dieser jedoch nicht eintreten, obwohl er in einem darauffolgenden Streitgespräch die Meinungen aller übrigen Verwaltungsratsmitglieder gegen sich hatte! Nach langen Verhandlungen konnte am Ende der Beschluss gefasst werden, einen Kredit von Fr. 300 000.– bereitzustellen, der nach dem Gehaltsschema der SCB an die Arbeiter verteilt werden sollte. Zudem sollten weitere Fr. 50 000.– bewilligt werden für die Gehaltserhöhungen der Werkstatt- und Depotarbeiter in Winterthur. Die Petenten mussten sich jedoch verpflichten, keine weiteren Forderungen zu stellen und ihre Zustimmung zu diesen Abmachungen, so wollte es der Zusatzantrag Guyer-Zellers, den ihm der Verwaltungsrat zugestehen musste, innert acht Tagen schriftlich bestätigen, andernfalls würde das Arbeitsverhältnis aufgelöst! Weiter wurde bestimmt, dass die Direktion der NOB nur mit den eigenen Arbeitern verhandeln werde.[159]
Die Verhandlungen im Verwaltungsrat erregten auch in der Öffentlichkeit einiges Aufsehen, da Verwaltungsrat Fahrländer Sekretär Hürlimann beschuldigte, das Protokoll gefälscht und zudem die Mitteilung verbreitet zu haben, dass die Direktion Antrag auf Entlassung von unzufriedenen Angestellten gestellt hätte.[160]
Es folgten sich in der Presse Anschuldigungen und Gegenanschuldigungen, von denen man heute nicht mehr mit Gewissheit sagen kann, welche richtig waren und welche nicht.

In der «NZZ» folgte ein Aufruf der Arbeitervertretung an die Angestellten der NOB, nichts zu unterschreiben, wobei darauf hingewiesen wurde, dass bereits vier langjährige Mitarbeiter wegen der Teilnahme an der Lohnbewegung entlassen worden seien. Aus diesem Grund forderte man alle Arbeiter auf zusammenzustehen![161]

159 Protokoll VR vom 22.2.1896
160 NZZ, Nrn. 55 A2, 57 und 58 A2, vom 24.2.–27.2.1896
161 NZZ, Nr. 60 A, 29.2.1896

Die Diskussion hatte offensichtlich die sachliche Ebene verlassen und war zu einem grundsächlichen Konflikt ausgeartet, in dem Guyer-Zeller eine besonders exponierte Rolle einnahm.

In einer Information der NOB-Verwaltung über diese Ereignisse heisst es, dass nach der letzten Verwaltungsratssitzung die Direktion sofort mit der Vollziehung des Beschlusses begonnen habe. Sie hätte die Arbeiter jedoch nicht dazu bewegen können, den Vertrag zu unterzeichnen. Die Gegenanträge Guyer-Zellers und das Bulletin der Verwaltungsrats-Verhandlungen seien an die Öffentlichkeit gedrungen und hätten das Personal erregt. Bei der Vorladung zur Unterzeichnung des Beschlusses habe jeder Arbeiter stereotyp geantwortet, dass er darüber mit seinen Vorgesetzten nicht mehr spreche, die Erledigung dieser Angelegenheit werde in Bern stattfinden.
An der Versöhnungskonferenz in Bern vom Februar 1896 nahm die Direktion der NOB aber als einzige nicht teil, da ihr dies mit einer Präsidialverfügung Guyer-Zellers mit Hinweis auf das Protokoll vom 22. Februar 1896 verboten worden war. Sie blieb fern, obwohl sie von einem Mitglied der Zentralkommission in der Nacht vorher dringlich um eine Teilnahme gebeten worden war.
In dieser Konferenz konnte eine Einigung erzielt werden zwischen den Eisenbahnverwaltungen der anderen Bahnen und der Zentralkommission des Eisenbahnarbeiterverbandes. Die Lohnskalen der SCB und der GB wurden allgemein akzeptiert. Es wurde berichtet, dass bereits am 1. März 1896 ein Mitglied der Zentralkommission bei Direktor Birchmeier vorgesprochen und die Ergebnisse der Konferenz mitgeteilt habe. Es hiess weiter, die Lage bei der NOB sei ernst und auf Montag würden Streikvorbereitungen getroffen. Daraufhin wurde eine Unterredung zwischen der Direktion der NOB, Guyer-Zeller und Sourbeck, dem Generalsekretär des Verbandes des Personals Schweizerischer Transportanstalten als Vertreter des Zentralkomitees, angesetzt, in der die NOB aufgefordert wurde, die Massnahmen und Beschlüsse von Bern zu akzeptieren. Wohl beeinflusst von einem Telegramm des Bundesrates mit der Mitteilung, dass bei einem Streik der Staatsbetrieb der Bahn angeordnet werde, akzeptierte die NOB das Gehaltsschema der SCB und versprach, es loyal durchzuführen sowie den in Bern vereinbarten Dienstvertrag anzunehmen.
Zusätzlich bestand aber noch das Problem der vier entlassenen Mitarbeiter, da die NOB in diesem Punkt hart geblieben war. Zudem waren viele Arbeiter mit dem bisher Erreichten noch immer nicht zufrieden. Dies hauptsächlich wegen der Dienstwohnungen. Bisher hatte man dafür keinen Mietzins verlangt, dafür ein niedrigeres Gehalt bezahlt. Nun werde wie bei der SCB ein Mietzins verlangt, der zwar tiefer sei als für andere Wohnungen, der aber für einen Angestellten mit Fr. 3000.– Jahreslohn die Lohnerhöhung wieder aufhebe. So habe es faktisch keine Verbesserung gegeben. Die Direktion gestand, dass bei den Mietzinsen Anpassungen erfolgt und deshalb etwa 140 Reklamationen eingegangen seien. Die NOB versprach, die Reklamationen zu prüfen und setzte dafür auch gleich eine Verwaltungsratskommission ein.

Interessant ist, dass in der Verwaltungsratssitzung vom 22. April 1896 Gehaltserhöhungen für Personal, das mehr als Fr. 4000.–/Jahr verdiente, ohne Gegenstimme beschlossen wurde!

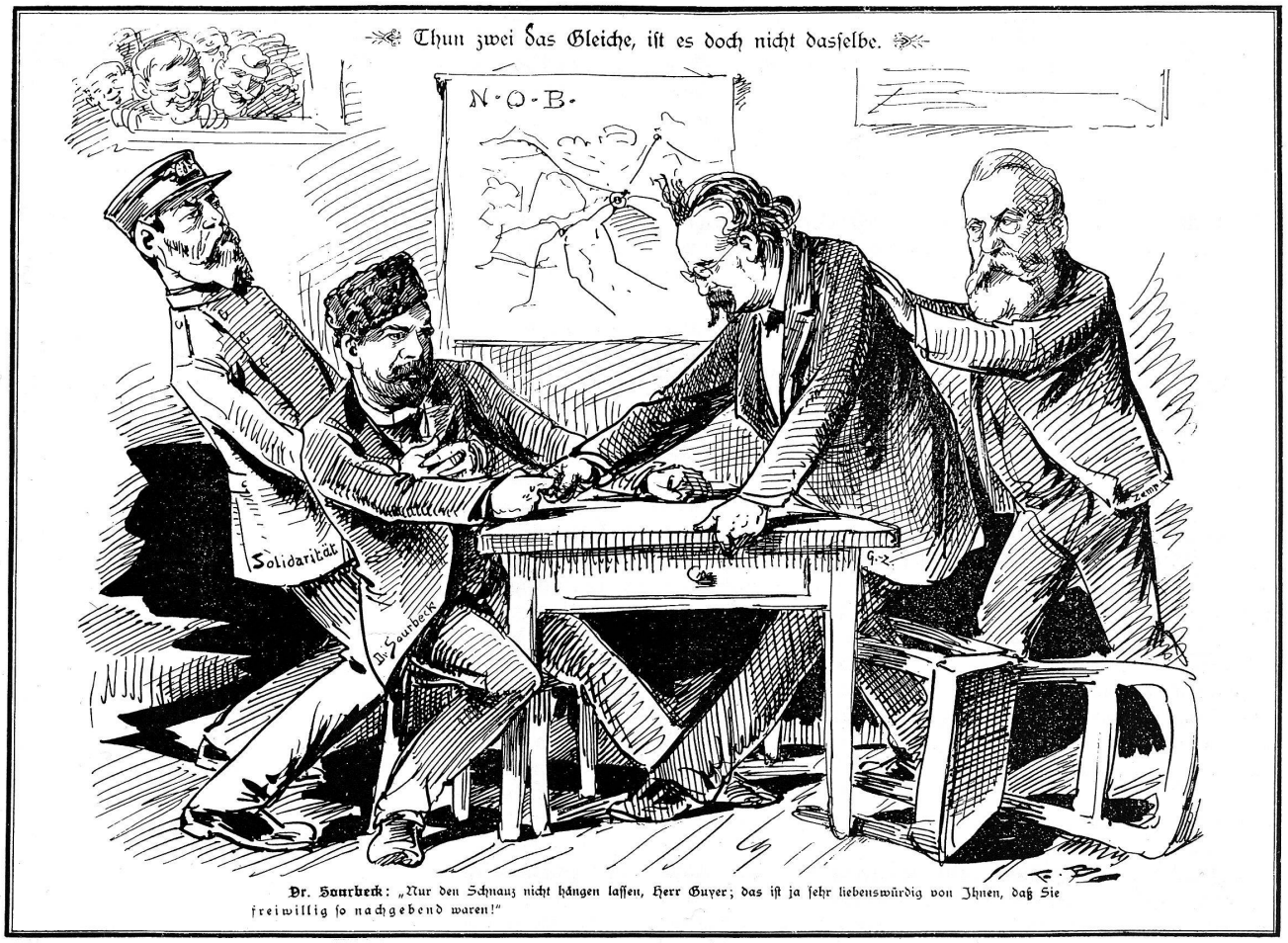
In derselben Sitzung wurde ein Programm für die erste Bauperiode im Bahnhof Zürich vorgelegt. Die Direktion bestand auf der Notwendigkeit eines sofortigen Baubeginns, der spätestens auf die Eröffnung der Moratoriumslinie zu erfolgen hätte!
Diverse Änderungen wurden, anhand von Unterlagen begründet, vorgelegt und sogleich erledigt. Die Kosten dafür betrugen rund Fr. 5 Mio., weshalb die Direktion einen Kredit von Fr. 8–10 Mio. beantragte. Es wurde auch über verschiedene Differenzen mit der Stadt berichtet, da sie höhere Forderungen an die NOB stellte als diese erfüllen wollte. Dabei wurde über verschiedene Vermittlungsvorschläge beraten, wobei auffällt, dass Guyer-Zeller bei der Forderung nach einer Station Enge versuchte, so viel wie möglich zu erreichen und die Zugeständnisse so klein wie möglich zu halten! Nach einer regen Diskussion wurde beschlossen, die Pläne sofort nach Bern zur Genehmigung zu schicken, obwohl Guyer-Zeller der Meinung war, dass das Projekt der GV vorgelegt werden müsste, da es teurer zu stehen komme, als ursprünglich angegeben! Er war mit der Vorgehensweise jedoch einverstanden und «...er verspricht, seinerseits auf die Erteilung der Genehmigung hinzuwirken.»[162] In diesem Fall waren natürlich alle einverstanden, die Pläne der GV vorzulegen!

Ein weiterer Diskussionspunkt ergab sich aus der Stellungnahme des Bundes zur Statutenrevision der NOB. Die Direktion war nämlich der Meinung, dass der Bundesrat seine Kompetenzen in gewissen Punkten überschritten habe. Sich dagegen zu wehren, sei aber ein zweischneidiges Schwert, habe doch der Bundesrat gewisse Dinge beanstandet, die die GV auf Antrag Guyer-Zellers gegen den Willen von Direktion und Verwaltung beschlossen habe! Die Direktion sei jedoch der Ansicht, dass die Beschlüsse der GV akzeptiert und durchgeführt werden müssten. Deshalb beschloss man die Anfechtung des bundesrätlichen Genehmigungsbeschlusses.

Es fand auch eine Diskussion um die Subvention der Zeitschrift «Schweizer Bahnen» statt, die von Guyer-Zeller ins Leben gerufen und finanziert wurde. Der Antrag, der übrigens nicht von Guyer-Zeller selber gestellt worden war, wurde von ihm nun unterstützt mit dem Hinweis, die Zeitschrift stehe natürlich auch Verwaltungsratsmitgliedern offen. Darauf wurde der Antrag angenommen.[163]
Weiter unterbreitete Guyer-Zeller eine Motion betreffend Unterstützung von Projekten für normalspurige Nebenbahnen, die er der GV vorlegen wollte. Mit dieser Motion ging es Guyer-Zeller um die Annerkennung des Grundsatzes, dass die Aktienbeteiligungen bei Nebenbahnen, bei der Simplonbahn und bei der EOB im Nominalbetrag unter den Aktiven erscheinen dürften. Die NOB sollte zudem verpflichtet werden, falls der Bund, die Kantone oder andere Interessenten

162 Protokoll VR vom 22.4.1896
163 Die «Schweizer Bahnen» erschienen erstmals am 15.2.1896. Guyer-Zeller wollte damit eine Fachzeitschrift für das Eisenbahnwesen schaffen, die über den polit. Organen stand. Hauptanliegen: Simplonverbindung, EOB, JB sowie normalspurige Nebenbahnen. Als Redaktoren zeichneten E. Curti und F. Wrubel (CH Bahnen, Nr. 1, 15.2.1896)

Zustandekommen der Einigung in der Lohnfrage zwischen Sourbeck und der NOB aus der Sicht des Nebelspalters.



Aus: Der Nebelspalter, Nr. 10 vom 7. März 1896.

60–70% der Kosten für eine Nebenbahn sowie eine Defizitdeckung übernehmen würden, den Rest der Kosten zu tragen. Nach der allgemeinen Verstaatlichung sollte diese Aufgabe auf den Bund übergehen. Um eine seriöse Finanzierung zu sichern, sollte weiter die Vorschrift bestehen, dass das gesamte Kapital zu 70–80% durch Aktien gedeckt werden müsse. Diese Motion hatte zum Ziel, günstige Anschlussbedingungen von Haupt- und Nebenlinien sowie die Bahnhofmitbenützung sicherzustellen und den Bund aufzufordern, bis zur Junisession 1897 ein Gesetz vorzulegen, das Bau, Betrieb, Rechnungswesen und Rückkaufsverhältnisse der Nebenbahnen erleichtern sollte.[164]

Diese Motion Guyer-Zellers, der NOB Verpflichtungen für in ihre Bereiche fallende Nebenbahnen aufzuerlegen sowie eine Beteiligung an der Engadin–Orient-Bahn, wurde von der GV, der ersten nach Inkrafttreten der neuen Statuten, gutgeheissen.[165]
Kurz nach dieser GV wurde auch die erste Verwaltungsratssitzung seit Inkrafttreten der neuen Statuten durchgeführt. In der Eröffnungsrede verwies Guyer-Zeller vor allem auf die Erhöhung der Zahl der Verwaltungsräte und drückte die Hoffnung auf gute Zusammenarbeit aus.
«Wir unsererseits suchen keinen Streit mit dem Staate, dessen Rechte wir loyal anerkennen; mögen aber auch die Vertreter des Bundes und der Kantone uns gegenüber die gleiche Loyalität walten lassen und nicht vergessen, dass die Eisenbahngesellschaften heute noch Privatgesellschaften sind, deren Rechte respektiert werden müssen.» Zur Verstaatlichungsfrage äusserte er sich wie folgt: «Ich bin ein überzeugter Anhänger der Verstaatlichungsidee, nicht nur bezüglich unserer fünf Hauptbahnen, sondern auch bezüglich aller normalspurigen Nebenbahnen der Schweiz. Ich halte nämlich die Förderung der letzteren für eine unserer grössten und segensreichsten Aufgaben.» Und weiter «Die Verstaatlichung, die grösste aller volkswirtschaftlichen Aufgaben, die je an unser Schweizervolk herangetreten sind, wird, richtig gelöst, unserem Land reichen finanziellen Nutzen bringen.» Gerade deshalb sei jedoch Hilfe für die Kleinen nötig! «Wenn ich ein Anhänger der Verstaatlichung bin, so verlange ich selbstverständlich, dass der Bund, wie es ja jeder Privatmann im gleichen Falle auch thun müsste, beim Ankauf der Bahnen den Preis bezahlt, den sie wert sind, . . .».[166]

Und der Wert der Bahnen sollte nach Guyer-Zeller nicht vom Bund bestimmt werden, sondern allein von den Aktionären!
Im Juni kam es erneut zu Versammlungen der Werkstattarbeiter der NOB. Diese klagten, die Direktion halte ihr Versprechen nicht ein, worauf ihnen Sourbeck vorerst riet, mit einem weiteren Vorgehen etwas zuzuwarten. Falls die Angelegenheit im Frühjahr 1897 noch nicht in Ordnung sei, wolle man den Forderungen mit einem Streik Nachdruck verleihen![167]
Die Direktion wollte die Anschuldigungen jedoch nicht auf sich nehmen und erwiderte Sourbeck, sie habe keinen Wortbruch begangen. Wenn die Ange-

164 Protokoll VR vom 23.4.1896
165 Protokoll GV vom 22.5.1896
166 Protokoll VR vom 13.6.1896
167 NZZ, Nr. 165 A1, 15.6.1896

stellten aber unbedingt den SCB-Vertrag wollten, so könnten sie dies haben, die NOB-Angestellten seien aber besser gestellt als diejenigen der SCB![168]
Ansonsten gibt es für das Jahr 1896 keine besonderen Vorkommnisse zu verzeichnen, denn die behandelten Vorlagen waren nur unbedeutend und passierten in den Sitzungen ohne Probleme!
Neben den täglichen Sachgeschäften kümmerte sich Guyer-Zeller auch um neue Entwicklungen im Gebiet der Eisenbahn. So regte er wie bereits erwähnt beispielsweise die Anschaffung eines Wagens nach Rowanschem System an, was die Opposition der Direktion hervorrief, da sie es für nachteilig hielt. Guyer-Zeller setzte sich jedoch sehr dafür ein, was eine intensive Diskussion mit Darlegungen von pro und contra hervorrief! Zu guter Letzt entschied man sich dann für das Testen solcher Wagen, um einen tieferen Konflikt zu vermeiden.[169]

Ein weiterer Hinweis ist noch interessant. Guyer-Zeller lud die Direktion in einer Präsidialverfügung ein zu prüfen, ob das neue System der gepanzerten Zementbauten des französischen Ingenieurs Hennebique nicht besser sei als der bisher verwendete Holzzement, mit dem es bei den Arbeiten an den Kreuzgewölben der neuen Güterhalle im Winter eventuell Probleme geben könnte.[170]
In einer weiteren Präsidialverfügung vom 2. Januar 1897 wurde dem System Hennebique erneut eine wichtige Bedeutung zugemessen, und es ist die Rede von einer Exkursion nach Nantes zur Begutachtung des Verfahrens, die Guyer-Zeller in Begleitung eines Direktionsmitgliedes unternehmen wollte.[171]
Trotzdem wurde in der Verwaltungsratssitzung vom 3. März 1897 von seiten der Direktion erklärt, das System Hennebique habe abgelehnt werden müssen.
Die Präsidialverfügungen und das Vorgehen Guyer-Zellers in dieser Sache riefen übrigens den Protest von Regierungsvertretern im Verwaltungsrat hervor, indem diese betonten, dass solche Angelegenheiten nicht Sache des Verwaltungsrates, sondern allein der Direktion seien. Aus diesem Grunde solle man die Präsidialverfügungen nicht einfach hinnehmen, denn damit pflichte man diesen bei, sondern das Missfallen gegenüber solchen Verfügungen sollte zum Ausdruck gebracht werden!
Im weiteren wurde eine erneute Klage des Personals in bezug auf die Lohnregulierung behandelt, die der Verwaltung vorwarf, Verbesserungen versprochen zu haben, diese jedoch nicht einzuhalten. Das Personal war entrüstet, auch wenn die Direktion und der Verwaltungsrat dies nicht wahrhaben wollten. Am 28. Februar 1897 hatte eine Delegiertenversammlung aller Dienstkategorien und Verbandskreise stattgefunden, die das Zentralkomitee erneut ermächtigte, bei der Direktion der NOB auf der Einhaltung der gemachten Versprechen zu beharren.
In einer Antwort des Verwaltungsrates auf die wiederholten Forderungen hiess es, man sei momentan ungenügend informiert in dieser Sache, so dass eine Beschlussfassung unmöglich sei. Die Direktion wurde ersucht, Bericht zu erstatten, den eine Verwaltungsratskommission dann begutachten sollte. Dieses Vorgehen fand allgemein Zustimmung, wobei die Kommission ersucht wurde, dies baldmöglichst zu erledigen.[172]

168 NZZ, Nr. 172 M, 22.6.1896
169 Protokoll VR vom 1.5.1896
Das System Rowan ist eine Konstruktionsart, bei der die Lokomotive mit dem Anhängewagen festgekuppelt ist bzw. der Anhängewagen aufliegt. Bei diesem System wurde auch der Pendelverkehr möglich. Guyer-Zeller hat bei der JB Rowan-Wagen mit Erfolg eingesetzt.
170 Präsidialverfügung vom 3.12.1896
Bauweise Hennebique (1892): Monolithische Bauweise mit den Materialien Eisen und Beton. Vorläufer der heutigen Stahlbauweise. G-Z hat hier einmal mehr früher als andere die Bedeutung eines neuen Systems erkannt!
171 Präsidialverfügung vom 2.1.1897
172 Protokoll VR vom 4.3.1897

In einer weiteren Sitzung wurde beschlossen, für die Werkstattarbeiter auf den 1. Juli 1897 eine erste Lohnaufbesserung vorzunehmen.[173]

6.5.3. Der Streik von 1897

In einem Bericht über die GV des Eisenbahnarbeitervereins, bei der neben diversen Fragen auch die Lohnskala für Werkstattarbeiter besprochen und zur Überweisung an den Verwaltungsrat bestimmt wurde[174], finden wir eine Ankündigung der Delegiertenversammlung des Angestelltenvereins auf den 28. Februar 1897 zur Beratung der Lohnfrage.[175]
Die Direktion der NOB allerdings entgegnete auf die Berichte in der «NZZ», ihr sei von einer neuen Lohnbewegung oder gar von Kundgebungen der Arbeiter nichts bekannt![176]

Am 2. März 1897 wurde gemeldet, bei der NOB drohe ein Streik! Dabei betonte man, dass es sich nicht um eine neue Bewegung handle, sondern nur um die Fortsetzung einer alten Geschichte, da die früheren Forderungen nicht erfüllt worden seien.

So verlangte die Bewegung erneut: 1) Annahme des in Bern beratenen Vertrages, 2) Gehaltsregulativ mit Gehaltsklassen und Gehaltsstufen, 3) Verbesserung jedes Beamten per 1. Januar 1896 um eine bis drei Stufen, 4) Verbesserung der im Jahr 1895 eingetretenen Beamten per 1897 um eine Stufe, 5) keinerlei Konsequenzen für die an der Lohnbewegung beteiligten Arbeiter, 6) NOB soll nicht verpflichtet werden, die vier entlassenen Arbeiter wieder einzustellen, da in diesen Fällen andere Gründe als Teilnahme an der Lohnbewegung für ihre Entlassung verantwortlich waren. Es wurden auch Klagen der Arbeiter genannt, so zum Beispiel, dass die Direktion den Vertrag von Bern mit Zusätzen ergänzt habe und dass vielen Angestellten keine Gehaltserhöhung ausbezahlt worden sei. Zudem büsse man mangelhaftes Arbeiten bei der NOB viel härter und schneller als bei anderen Bahnen. Da sich die Verwaltung nicht an die Abmachungen gehalten habe, stelle die Arbeiterschaft ihre Forderungen erneut, denn sie fühle sich nicht mehr an die Abmachung, keine weiteren Begehren zu stellen, gebunden![177]
In der «NZZ» vom 6. März 1897 hiess es in diesem Zusammenhang, dass die Beschlüsse des Verwaltungsrates, insbesondere die Ernennung einer Kommission zur Prüfung der gestellten Begehren, im Hinblick auf eine Entspannung sehr zu begrüssen seien. Es wurde weiter darauf hingewiesen, dass die Arbeiter nichts verlieren würden, falls sie noch ein paar Wochen warteten mit einem Streik. Das Organ des Eisenbahnerverbandes informiere sowieso nur einseitig und subjektiv. Die «NZZ» gab ihrer Hoffnung auf Beilegung des Konflikts mit folgenden Worten Ausdruck: «Wir hoffen, die Lohnkommission der Angestellten, ..., überlegt sich die Situation wohl und spannt den Bogen nicht bis zum Brechen.»[178]

173 Protokoll VR vom 4.3.1897
174 NZZ, Nr. 35 M, 4.2.1897
175 NZZ, Nr. 47 M, 16.2.1897
176 NZZ, Nr. 49 M, 18.2.1897
177 NZZ, Nr. 61 A, 2.3.1897
178 NZZ, Nr. 65 M, 6.3.1897

Die Berichterstattung in der «Zürcher Post» war weniger distanziert! Hier stand zu lesen, die NOB sei es gewohnt, ihre Interessen über diejenigen des Landes zu stellen. Schon 1896 habe sie sich jedenfalls geziert, bis sie schliesslich auf Verhandlungen mit den Angestellten eingetreten sei. Nun habe die Verwaltung mit allen Mitteln versucht, die Errungenschaften der Arbeiter wieder zunichte zu machen. Dies sei vor allem durch die dem Berner Vertrag angehängten Zusätze erreicht worden, denn diese machten im grossen ganzen den erweiterten Schutz der Arbeiter nutzlos, da sie eine Beurteilung der Arbeiter und ihrer Fehler von einem sehr individuellen Standpunkt aus vornähmen!
Als einzige Möglichkeit, sich zu wehren, bleibe den Arbeitern jetzt nur noch der Streik![179]
Schon kurz darauf stellten die Eisenbahner dann auch ein Ultimatum, in dem sie mit einem Streik drohten, falls bis zum 10. März 1897 um 10.00 Uhr die Forderungen der Angestellten nicht erfüllt würden. Dieses Ultimatum wurde am 8. März dem Präsidenten des Verwaltungsrates mitgeteilt.[180]
Am 10. März begab sich Sourbeck zu Bundesrat Zemp, um von ihm die Antwort der NOB-Direktion auf die von den Angestellten erlassenen Forderungen in Empfang zu nehmen. Dabei wurde er über eine neu gebildete Kommission unterrichtet. Sourbeck veranlasste, dass diese vom Zentralkomitee telegraphisch zu einer Besprechung eingeladen wurde, allerdings nicht ohne die Drohung, dass bei Nichterscheinen oder Nichteinhalten von Abmachungen der Streik sofort ausgerufen werde.[181]
Am Abend des 10. März versammelte sich das Personal der NOB und wurde über diese Unterredung orientiert. Sourbeck wies darauf hin, dass die verwaltungsrätliche Kommission in Unkenntnis des Aktenmaterials und wegen mangelnder Kompetenz im Moment weder auf die Forderungen der Arbeiter eintreten wolle noch irgendwelche Zusagen machen könne.
Das Personal beschloss daraufhin, den Kommissionsbericht nicht mehr abzuwarten und um Mitternacht vom Donnerstag auf den Freitag mit dem Streik zu beginnen.[182]
In einem Brief an die Bevölkerung teilten die NOB-Angestellten mit, sie würden zum Streik gezwungen, da die Direktion ihre Versprechungen nicht erfüllt und statt Verständnis nur Hochmut und Rachsucht gezeigt habe. In ihrem Kommentar zu diesen Vorkommnissen sprach die «NZZ» immer noch von einer grossen Unbesonnenheit der Arbeiter und wies darauf hin, dass in erster Linie die Schädigung des Publikums und die Betriebsstörung im Vordergrund stünden, ob das Personal nun im Recht sei oder nicht.[183] Am 12. März erfolgte der Aufruf zum Streik, wobei die Streikführer streng darauf achteten, dass dieser friedlich und geordnet ablief. Der Streik betraf das gesamte am Fahrdienst beteiligte Personal, den Büroangestellten wurde die Teilnahme freigestellt!
Der bevorstehende Streik hatte offenbar auch die Regierung beschäftigt, denn sie tagte laut «NZZ» «in Permanenz» und hatte einen Aufruf nach Bern erlassen, dem Streit ein Ende zu setzen, da sie wegen eines Streiks vor allem auch Probleme in der Versorgung gewisser ländlicher Orte sah.[184]

179 Zürcher Post, Nr. 54, 5.3.1897
180 NZZ, Nr. 68 A2, 9.3.1897
181 NZZ, Nr. 69 A2, 10.3.1897
182 NZZ, Nr. 70 A1, 11.3.1897
183 NZZ, Nr. 70 A2, 11.3.1897
184 NZZ, Nr. 71 M, 12.3.1897

Trotz einer Bekanntmachung der NOB-Verwaltung, dass jeder, der seine Arbeit nicht aufnehme, entlassen werde, wurde der Streik wie vereinbart begonnen! Offenbar ein für Zürich ungewohntes Bild mit Problemen, an die manche Leute vorher gar nicht gedacht hatten. So waren Reisende, Schüler und Geschäftsleute blockiert, und es konnten auch keine Waren transportiert werden. Sehr informativ scheint mir das Stimmungbild, das uns die «NZZ» vom ersten Streiktag überliefert und von dem ich hier einige Auszüge wiedergeben möchte!
«Ein Spaziergang durch Zürich.
Wenn man hart an einem Bahnhof wohnt, dann gehört das Pfeifen und Rollen der Frühzüge zu einem genussvollen Morgenschlaf. Heute blieb die gewohnte Musik aus, die ein unbewusstes Vergnügen für die Nerven zu sein scheint. Alles im Haus erwacht früher, selbst die Kinder: 'Wir können nicht mehr schlafen.' Unheimlich ist diese Ruhe, die sonst selbst der Sonntag den Bahnhofbewohnern nicht bringt. Sieben Uhr! Wer klingelt so früh? Eine Nachbarin. 'Bitte, können Sie uns nicht mit etwas Milch für die Kleinen aushelfen, die zur Schule müssen. Der Milchmann hat die Milch nicht von der Bahn bekommen, ein Fuhrwerk bringt sie erst um zehn Uhr.' Das sind die ersten Spuren des Streiks.
Wir spazieren durch die Bahnhofstrasse. Das gewohnte hübsche Freitagsmarktbild. Die Gemüsezufuhr hat nicht gelitten, sie hat schon gestern stattgefunden. ... 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.' Da und dort gehen Nordostbahnangestellte in Uniform, oft zwei, selten drei zusammen. Die meisten blicken ruhig und ernst, andere spazieren behaglich, als hätten sie Freitag; nur zur grossen Seltenheit erblickt man ein junges Bürschchen, das eine eigentliche Freude über den Streik zur Schau trägt.
Auf dem Bahnhofplatz ist's lebhaft, doch ohne eigentliche Aufregung. ... Das Publikum nimmt den Streik mit Humor auf, mit einem Humor freilich, der, das spürt man, nur so lange nicht in Brüche geht, als die Zuversicht dauert, dass der Betrieb doch rasch wieder aufgenommen wird. ... Die Nordostbahnkassiere sind auf ihren Posten, aber sie halten sich im Hintergrund, aus der Personen- und Güterexpedition tragen Dienstmänner die letzten Frachten, sonst ist's im Bahnhof unheimlich still, er macht den Eindruck, als gehöre er niemandem mehr, die Uhren gehen, aber in der gähnenden Halle regt sich keine Maus, sie liegt öde, man horcht vergebens nach einem Echo des Lebens, das sonst darin herrscht. Doch, da kommt ein Zug der Vereinigten Schweizerbahnen. Er wird wie ein grosses Ereignis betrachtet, manche geberden sich, als hätten sie seit einem halben Jahr keine Lokomotive mehr gesehen, oder als wäre das die letzte Gelegenheit, einen Eisenbahnzug zu bewundern.
Um halb zehn Uhr geht Herr Guyer-Zeller mit zwei jungen Herren plaudernd über den Bahnhofplatz und die Bahnhofbrücke. Er giebt sich den Anschein, als handle es sich um die allergemütlichste Morgenpromenade, er pflegt diese langsam zu machen, heute spaziert er noch langsamer und plaudert gemütlich mit

185 NZZ, Nr. 71 A2, 12.3.1897

den jungen Begleitern. Kein Gruss von den zahlreichen Bahnangestellten, die auf dem Platz stehen, aber auch nicht die Spur einer drohenden Miene auf irgendeinem Gesicht, sie nehmen keine Notiz von ihm, er ist ihnen Luft. ...
Wo man geht und steht hört man die verschiedensten sich widersprechenden Urteile; viele lachen über die Proklamation der Regierung, die sie herzlich unbedeutend finden, 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 und sein Spaziergang durch die Menge hat namentlich die kräftige Missbilligung jener gefunden, die rasch wieder Ordnung wünschen. Nicht zu verkennen ist die Tatsache, dass bis in die Spitzen der Bevölkerung hinauf, wo man nicht die Spur sozialdemokratischer Gesinnung vermuten darf, die Streikenden starke Sympathien finden. Diese und das allgemeine feste Vertrauen in die Massregeln des Bundesrates, die man mit grosser Spannung erwartet, sind die Signatur des Stimmungsbildes, das wir an diesem denkwürdigen Morgen gewonnen haben, der Zürich von der Welt abgeschnitten hat. ... Mit gewaltigen Hochrufen wurde die Abordnung des Bundesrates begrüsst, doch scheint ihre Ankunft allen den Ernst der Lage nahe geführt zu haben, man hört keine Witze und Scherze mehr, das Wort geht seltener und schwerer. Die Neugier ist der ernsthaften Frage was werden soll, gewichen. Und was nun? – Mit Spannung erwartet man den Abend und den Morgen.»[185]
Dieses Stimmungsbild scheint mir bezüglich mehrerer Aspekte repräsentativ. Erstens ist es interessant zu sehen, dass nur 50 Jahre nach der Eröffnung der ersten Eisenbahn auf Schweizer Boden, der Spanisch-Brötli-Bahn, die Zürcher sich das Leben ohne Eisenbahn nicht mehr vorstellen konnten und davon abhängig waren! Wir erkennen daraus, welch raschen Aufschwung die Bahn genommen hatte und wie wichtig ihre Stellung in der Wirtschaft geworden war.
Weiter ist auch das Verhältnis der Bevölkerung zu Guyer-Zeller schön dargestellt. Solange er mit seinem Vorgehen die Interessen der Gemeinschaft nicht tangierte, war es nicht weiter von Belang, was er machte. Erst jetzt, wo sich alle vom Streik betroffen fühlten, begannen sie, sich auf breiter Ebene feindlich gegen ihn zu äussern. Dasselbe Phänomen konnten wir bereits beim Umsturz 1894 feststellen, als es nach dem Abberufungsantrag zuerst starken Aufruhr gegeben hatte, der sich nach dem reibungslosen Weiterfunktionieren der Eisenbahn jedoch rasch wieder gelegt hatte!
Und drittens scheint mir auch das Auftreten Guyer-Zellers interessant. Obwohl er sicher damit hatte rechnen müssen, von der Bevölkerung wegen seiner Haltung angegriffen zu werden, ging er auf die Strasse und zeigte sich sogar auf dem Bahnhofplatz! Einerseits brauchte es dazu Mut, andererseits stellte es eine Provokation der Gegner dar. Auch an dieser Stelle wäre es interessant zu wissen, was Guyer-Zeller sich bei seinem Verhalten gedacht hatte. Denn nur so wären wir in der Lage, eine genauere Beurteilung seines Vorgehens zu geben.

Angesichts der angespannten Lage wurde der Verwaltungsrat der NOB auf den 13. März telegraphisch zu einer Sitzung einberufen, um über die Probleme mit dem Personal sowie über Ausbruch und Beilegung des Streiks zu beraten. Dabei wurde orientiert, dass am 8. März ein Telegramm des Zentralkomitees des Verbandes des Personals Schweizerischer Transportanstalten (VPST) an den Präsidenten des Verwaltungsrates gegangen sei mit der Aufforderung, bis am 10. März zu erklären, ob die Verwaltung die Versprechen nun einhalten wolle, sowie der Streikdrohung, falls den Forderungen nicht entsprochen werde. Guyer-Zeller hatte dem VPST ein Telegramm zukommen lassen, das diesen über die Beschlüsse der letzten VR-Sitzung orientierte. Obwohl der VPST in einer Depesche des Eisenbahndepartementes aufgefordert worden war, den Bericht der Verwaltungsratskommission abzuwarten, wollte das Personal mit dem Streik nicht mehr zuwarten. Daraufhin sei die Direktion an Guyer-Zeller gelangt mit der Bitte, den Verwaltungsrat einzuberufen, um über die Lage zu beraten. Diesem Anliegen sei er nachgekommen unter der Bedingung, dass diese Sitzung am 13. und nicht am 12. März einberufen würde, damit alle Verwaltungsräte die Möglichkeit hätten, daran teilzunehmen. Er hatte gehofft, dass das Personal mindestens diese Sitzung noch abwarten würde. Trotzdem sei der Streik auf Mitternacht des 11. März beschlossen worden. Da Sourbeck die Lage im Griff hatte und es, wie bereits angetönt, ein sehr geordneter Streik war, gingen am Morgen des 12. März alle Arbeiter an ihre Arbeitsplätze, die Lokomotiven wurden eingeheizt, gefahren wurde jedoch nicht! [186]

Am Nachmittag akzeptierten die Direktion und der Präsident des Verwaltungsrates den Bundesrat als alleiniges Schiedsgericht, dessen Urteil man sich fügen wolle.[187] Darauf reiste Bundesrat Zemp sofort von Bern ab und war zum Zeitpunkt der Verwaltungsratssitzung bereits auf dem Weg nach Zürich. Am Abend war eine Konferenz vorgesehen zwischen der bundesrätlichen Delegation, der Direktion der NOB und Guyer-Zeller. Von seiten der NOB wurden Zugeständnisse gemacht ,und es hiess, der Betrieb solle in der Nacht vom 12. auf den 13. März wieder aufgenommen werden. Zum Teil seien sehr harte Forderungen gestellt worden, so unter anderem die Abberufung der Direktoren Birchmeier und Fröhlich sowie von Betriebschef Weisshaupt. Gegen diese drei Personen konzentrierte sich die Wut der Arbeiter hauptsächlich. Guyer-Zeller wies aber darauf hin, dass dies auf keinen Fall akzeptiert werden könne und dass eher bis aufs Letzte gekämpft werde.[188]

Während den Verhandlungen kam die Direktion den Forderungen der Arbeiter weitgehend entgegen. Dafür verzichteten diese dann auf die Rücktritte der Direktoren Fröhlich und Birchmeier sowie Weisshaupts.

Um 17.45 Uhr am Samstag wurde der normale Betrieb wieder aufgenommen.[189]

In der «NZZ» wurde die Beendigung des Streiks mit Erleichterung festgestellt. «Endlich – sagen wir, denn zwei eisenbahnlose Tage sind eine schrecklich lange Zeit.»[190]

Nach dem Streik wurde von den mit den Arbeitern sympathisierenden Kreisen vor allem vermerkt, dass die Eisenbahnangestellten sehr diszipliniert gewesen

186 Hermann, Der Streik, S. 69
187 Direktionsprotokoll vom 12.3.1897, auf Anregung Fahrländers
188 Protokoll VR vom 13.3.1897
189 NZZ, Nr. 74 M, 15.3.1897
190 NZZ, NR. 73, 14.3.1897

Auch der Nebelspalter war offenbar der Meinung, der Streik der Eisenbahner habe die Verstaatlichung begünstigt.

Zemp: „Kommt, ich helf' Euch auf. Aber nachher überlaßt das Pferd mir, das muß eidgenössisch zugeritten werden!"

Aus: Der Nebelspalter, Nr. 13 vom 27. März 1897.

seien und dass sie einen unbefleckten Sieg errungen hätten, auf den sie stolz sein dürften! Gerade weil sie so diszipliniert gewesen waren, sei auch die Sympathie der Bevölkerung sehr auf seiten der Streikenden gewesen.[191]
Zum anderen Lager gehörte zum Beispiel die «NZZ», die darauf hinwies, dass das Verhalten der Eisenbahner nicht überall Zustimmung gefunden habe, da man auf dem besten Weg gewesen sei, die Probleme auf friedlichem Weg zu lösen. Deshalb habe die Eisenbahnerbewegung bewiesen, dass es ihr nur noch um eine Machtdemonstration gegangen sei, ohne sich dabei um die Interessen der Bevölkerung zu kümmern. «Der Streik war nicht eine letzte Notwehr, sondern ein mit höchster Frivolität ausgeführter Staatsstreich.»[192]
Allerdings gestand die «NZZ» auch Fehler der NOB-Verwaltung ein. Diese habe sich zum Schluss würdelos und kopflos verhalten und sei unloyal gewesen![193]

In den «Schweizer Bahnen», Guyer-Zellers Publikationsorgan, wurde der Streik als schmählicher Friedensbruch verurteilt.[194]
Die «Schweizer Bahnen» beschäftigten sich über mehrere Nummern hinweg mit Stellungnahmen zu den Angriffen in der Presse und versuchten, das Vorgehen des Verwaltungsrates zu verteidigen.

6.5.4. Verstaatlichungsbestrebungen nach 1897

Da der Streik weite Landesteile betroffen hatte und manche Verluste vor allem für die Post, deren Lieferungen verspätet wurden, aber auch für Private mit sich gebracht hatte, ist es nicht verwunderlich, dass kurz nach Beilegung der Streitigkeiten die Diskussion um die Verstaatlichung der Eisenbahnen mit neuer Heftigkeit einsetzte. Die Verstaatlichung wurde als Garantie dafür angesehen, dass es keine weiteren Streiks mehr geben würde, da dann alle das gleiche Interesse hätten und der Bund die Arbeiter nicht mehr wie Maschinen behandeln und ausnützen würde.[195] In der Presse lieferten sich in den darauffolgenden Wochen Befürworter und Gegner zu diesem Thema heftige Wortgefechte.[196]
Am 26. März 1897 erschien eine Botschaft des Bundesrates betreffend den Rückkauf der Bahnen. In den «Schweizer Bahnen» wurde darauf hingewiesen, dass die Rechnungswerte für den Rückkauf lächerlich seien und nicht ernst genommen werden könnten. Man habe zwar allgemein erwartet, dass der Bund versuchen werde, den Preis für die Bahnen zu drücken, aber in diesem Mass gehe es zu weit. Unter solchen Bedingungen lasse man sich auf keine Verhandlungen ein![197]
Der Ton in den «Schweizer Bahnen» gegenüber den Äusserungen des Bundesrates in bezug auf den Rückkauf war durchwegs bitter. «Man ist in den Kreisen der Eisenbahnaktionäre längst gewöhnt..., von den Bundesbehörden nur Feindseligkeiten und Massregelungen, nicht aber Rechtsschutz zu erwarten.»[198]
Dies sei ein schlechter Dank gegenüber dem Privatkapital, das alles geschaffen habe! Es waren auch bereits die ersten eigenen Berechnungen über den Wert und

191 Zürcher Post, Nr. 63, 16.3.1897
192 NZZ, Nr. 84 M, 25.3.1897
193 NZZ, Nr. 83 M, 24.3.1897
194 Schweizer Bahnen, Nr. 11, 13.3.1897
195 Zürcher Post, Nr. 66, 19.3.1897 oder auch NZZ, Nr. 103 M, 13.4.1897
196 vgl. die Dissertation von Strebel über den Rückkauf der Bahnen
197 CH Bahnen, Nr. 13, 27.3.1897
198 CH Bahnen, Nr. 15, 10.4.1897

199 vgl. z. B. CH Bahnen, Nr. 22, 29.5.1897
200 Protokoll VR vom 14.6.1897
201 Protokoll VR vom 24.1.1898
202 CH Bahnen, Nr. 8, 23.2.1898

den Preis der Bahnen zu lesen! Als eine der Hauptsünden, die der Bund in Zusammenhang mit den Rückkaufsankündigungen gemacht haben solle, wurde die Wahl der ehemaligen NOB-Direktoren Escher und Russenberger sowie des früheren NOB-Ingenieurs Moser als Berater angesehen. In der Tat ein nicht gerade sehr geschicktes Vorgehen des Bundesrates, musste er doch damit rechnen, so Guyer-Zellers Widerstand erst recht hervorzurufen und eine friedliche Einigung zu erschweren!
Im weiteren setzte schon bald der Streit einzelner Kantone um den Hauptsitz der einzelnen Eisenbahnkreise sowie der Streit zwischen Zürich und Bern um den Hauptsitz für eine Staatsbahn ein, für den sich zusätzlich Luzern bewarb. In diesen Angelegenheiten sorgte der Bundesrat unter anderem mit der Berücksichtigung von Basel und St. Gallen bei der Kreiseinteilung dafür, dass diese Kantone nicht in das Lager der Rückkaufsgegner abwanderten![199]
In der gesamten Schweizer Presse wurden die Rückkaufsdebatten in den eidgenössischen Räten intensiv verfolgt und kommentiert! Auch im Verwaltungsrat der NOB wurde über den Rückkauf diskutiert, vor allem über die Art, wie er erfolgen sollte, und über den Preis.[200]

Alle Diskussionen, die in dieser Zeit im Verwaltungsrat geführt wurden, waren geprägt von der bevorstehenden Verstaatlichungsabstimmung. So reichte Guyer-Zeller auch eine Motion ein, die die Prüfung der Notwendigkeit verschiedener, bei einer Verstaatlichung nicht mehr von der NOB benutzbarer Bauprojekte betraf.[201]
Am 20. Februar 1898 fand die Abstimmung über die Verstaatlichung der Bahnen statt, wobei die Befürworter mit grossem Mehr überwogen. Mit rund 384 000: 177 000 Stimmen wurde die Verstaatlichung gutgeheissen. Die «Schweizer Bahnen» warnten nach Bekanntwerden des Resultats vor allzu überschwenglicher Freude. Es wurde darauf hingewiesen, dass die Unterschiede zwischen der Staatsbahn und den Gesellschaften nicht allzu gross sein würden. Die Gesellschaften seien sich bisher schon ihres öffentlichen Charakters stets bewusst gewesen, und in den Verwaltungen hätten bereits jetzt Vertreter der Kantone und des Bundes Einsitz gehabt. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass auch der Bund verpflichtet sein werde, die Aufgabe, die die Gesellschaften erfüllt hätten, genau so pünktlich und gut zu erfüllen. Weiter war zu lesen: «Die Billigkeit aber erheischt, dass diejenigen, welche die Bahnen mit schweren Opfern erstellt und unter Sorgen und Mühen zur heutigen Prosperität gebracht haben, richtig entschädigt werden.»[202]
Und gerade diese gerechte Entschädigung schien durch den Beschluss des Bundes, die Bahnen nicht konzessionsweise zurückzukaufen, sondern die Konzessionen zwangsweise zusammenzulegen, nicht gewährleistet, da der Erlös bei einer sektionsweisen Abrechnung viel höher ausfiel.
In der gleichen Sitzung wurde ein Schreiben des Initiativkomitees der UeBB behandelt, das die NOB ersuchte, die bisher gesperrten Zahlungen auszurichten, da sie für den Unterbau günstige Angebote erhalten hätten. Der Beweis, dass der

Bau der Bahn nicht mehr als Fr. 3 Mio. koste, könne bald erbracht werden. Es wurde darauf hingewiesen, dass auch andere Geldgeber Bedingungen gestellt, das Depot aber trotzdem bezahlt hätten. Die Direktion wollte diesem Gesuch entgegen der Finanz- und Betriebskommission des Verwaltungsrates aber nicht entsprechen mit dem Hinweis auf weitere Bedenken wie zum Beispiel zu geringer Schotterhöhen.
Weiter wurde über die Übernahme der Kosten von Trasseestudien für die EOB verhandelt. Guyer-Zeller wies darauf hin, dass man die Fr. 50 000.–, die für die Projektierung von Nebenbahnen geplant gewesen seien, nicht gebraucht habe, während er privat für die Trasseestudien für die EOB Fr. 60 000.– ausgegeben habe. Deshalb beantragte er nun als Entschädigung die besagten Fr. 50 000.– für sich, wobei er bereit war, das Projekt der NOB zu übergeben. Es wurde beschlossen, diese Frage der GV vorzulegen.[203]

In der GV vom 30. Juni 1898 wurde erklärt, dass der Bundesrat mehrmals versucht habe, die NOB zu Mehreinlagen in den Erneuerungsfonds zu zwingen, was aber bis anhin offenbar nicht gelungen war. Statt dessen gab es wiederum einen Antrag auf 5% Dividenden, wobei von Aktionärsseite der Antrag auf 5,5% gestellt wurde. Dieser Antrag wurde dann ebenfalls gutgeheissen.
Guyer-Zeller gab der GV weiter eingehende Informationen über die EOB, für die er nach neuesten Angaben ungefähr Fr. 85 000.– ausgegeben habe. Er wies auch auf eine vor kurzer Zeit erschiene Broschüre über das Projekt hin. Um seine Auslagen zu decken, wünschte Guyer-Zeller Fr. 75 000.– zurückerstattet. Zur Finanzierung sah er die Möglichkeit der Beanspruchung des Nebenbahnkredits und stellte zudem einen Antrag auf einen Zusatzkredit von Fr. 25 000.–, womit das Projekt, das heisst Pläne und sonstige Unterlagen, in das Eigentum der NOB übergehen sollten. Diesem Antrag wurde ohne Diskussion zugestimmt.[204]

Ganz entgegen seinem Verhalten bei der Lohnbewegung zeigte Guyer-Zeller vor der Verstaatlichung einen sozialen Zug auch gegenüber den Angestellten der NOB! In der Verwaltungsratssitzung vom 21. Oktober 1898 stellte er einen Antrag betreffend Bau einer Speisehalle in Zürich. Es gab verschiedene Befürworter, die begrüssten, dass den Arbeitern die Gelegenheit zu einer guten billigen Mahlzeit gegeben werden sollte. Andere wiederum fanden es überflüssig, kurz vor der Verstaatlichung noch Wohlfahrtseinrichtungen zu erstellen, zumal es in Aussersihl genügend Wirtschaften gebe.[205]
Im Gegensatz zum Projekt einer Speisehalle war Guyer-Zeller in bezug auf die Anschaffung von neuem Rollmaterial und dem Bau neuer Werkstätten in Dietikon mit der Direktion einig, dass man mit Investitionen zurückhaltend sein wolle. Auf eine Einladung des Bundesrates zur Vorlage von Plänen für die Werkstätten in Dietikon wies die Direktion darauf hin, dass die Situation nun anders sei als beim Baubeschluss! Im Hauptbahnhof sei Platz geschaffen worden für die Unterbringung der Werkstätte, und nach dem Rückkauf nütze eine Werkstätte in

203 Protokoll VR vom 13.6.1898
204 Protokoll GV vom 30.6.1898
205 Protokoll VR vom 21.10.1898

206 Protokoll VR vom 2.12.1898
207 Protokoll GV vom 20.12.1898

Dietikon der NOB sowieso nichts mehr, weshalb man der GV den Antrag stellen wollte, den betreffenden Baubeschluss vom 22.5.1896 aufzuheben![206]
An einer a. o. GV vom 20. Dezember 1898 wurde über den Kauf von 75 Personenwagen und 255 Güterwagen informiert und darauf aufmerksam gemacht, dass der Bundesrat der NOB diesen Kauf fast aufzwinge, mit der Begründung, dass das Angebot an Sitzplätzen nach 1900 zu klein sei und zudem alte Wagen bis 1902 durch neue ersetzt werden müssten. Der Kauf wurde ohne Widerspruch beschlossen.
Weiter wurde die Aufhebung des GV-Beschlusses vom 22. Mai 1896 betreffend Plazierung neuer Werkstätten in Dietikon besprochen. Die Pläne seien zwar im Oktober 1896 eingereicht und im Februar 1897 bewilligt worden. Während der Planung sei nun aber das Rückkaufsgesetz angenommen worden, weshalb es die Direktion nicht als sinnvoll erachte, den Bau der Werkstätten weiterzuführen. In dieser Sache sei man am 31. August 1898 zusammen mit Guyer-Zeller in Bern vorstellig geworden, habe jedoch keine Einigung mit den Bundesbehörden erzielen können. Am 4. Oktober 1898 sei der Beschluss des Bundesrates mitgeteilt worden, dass dieser am Bau der Werkstätten festhalte und unter «Androhung weiterer Massregeln» die Direktion erneut einlud, die genaueren Pläne samt Bauprogramm einzureichen. Der Verwaltungsrat habe der Direktion den Auftrag gegeben, den Bundesrat um Revision seines Beschlusses zu ersuchen und falls dem nicht stattgegeben würde, einen Rekurs bei der Bundesversammlung einzureichen. Zudem sei am Ende der ersten Bauperiode der Bahnhof so erweitert worden, dass die Anlage für Jahrzehnte genüge und die Werkstätten am alten Ort bleiben könnten. Da der Bund weiter beschlossen habe, zuerst nur 494 km zu übernehmen und der NOB noch 270 km zu lassen, sei diese auf die Anlage nicht mehr angewiesen, insbesondere, da die NOB keine direkte Zufahrt mehr hätte zu Dietikon! Somit wurde der Baubeschluss von 1896 offiziell aufgehoben und die Pläne wurden zurückgezogen.[207]
Für das Jahr 1899 gab es bis zum Tod Guyer-Zellers keine nennenswerten Ereignisse zu vermerken. Im Nachruf, der ihm der Verwaltungsrat in seinem Geschäftsbericht widmete, sind einige sehr wichtige Aspekte des Verhältnisses Guyer-Zellers zur NOB gezeigt, so dass ich sie als Abschluss dieses Kapitels anfügen möchte:
«Nach kurzer, scheinbar ungefährlicher Krankheit ist am Ostermontag den 3. April 1899 der Präsident unseres Rates, Herr Adolf Guyer-Zeller, vom Tode aus einer rastlosen, vielgestaltigen Tätigkeit abberufen worden. Mit ihm ist eine ungewöhnlich angelegte Natur, ein reich begabter und vielseitig gebildeter Geist, ein fester Wille voll Thatendrang und ein begeisterungsfähiges Herz ins Grab gesunken. ... In einer Zeit, wo infolge von Missrechnungen eine Krisis über unsere Eisenbahnunternehmungen hereingebrochen war und Mutlosigkeit fast alle Kreise erfasst hatte, hielt er kühn dem Andrang der Fliehenden stand; das darf ihm, auch vom patriotischen Gesichtspunkte, zum Verdienst angerechnet werden. Die gleiche ihm zur Natur gewordene Weisheit bewies er auch, zum Teil vielleicht gegen sein nächstes ökonomisches Interesse, als er die Geschäfte der

Nordostbahn zu leiten übernommen hatte. Selbst erfindungsreich an Projekten mancher Art, hatte er stets offenen Sinn für neue Ideen und fortschrittliche Anregungen. Die Errichtung neuer Stationen und die Erweiterung von Bahnhöfen fanden in ihm einen Fürsprecher, und die Verbesserung der Zugsverbindungen, namentlich im internationalen Verkehr, konnte auf seinen Beifall zählen. ...
Über seine Thätigkeit in den Streitigkeiten zwischen dem Bunde und den Bahngesellschaften wegen der Verstaatlichungsangelegenheiten werden je nach dem Standpunkte, den man in sachlicher Beziehung einnimmt, die Urteile verschieden sein. Das aber werden nach seinem Hinschiede Alle zugeben, dass er ein achtungswertes Prinzip mit Würde, Kraft und Konsequenz vertrat; unentwegt hielt er das Banner der Sache, der er sich ergeben, aufrecht; mitunter schien es, als ob einer gegen alle stehe. Er war auch, wie das von seinem scharfen Blick von seiner richtigen Auffassung der Zeitströmungen nicht anders zu erwarten war, keineswegs ein Gegner der Verstaatlichung, sondern nur der einer unbilligen Behandlung der Aktionäre. ...
Im Rate war er ein liebenswürdiger Kollege. Wenn er sich nicht scheute, die Wogen aufzuregen, so verstand er es auch, sie wieder zu glätten, durch ein richtiges Wort am richtigen Ort die erregten Gemüter zu beruhigen und wieder an sich heranzuziehen; man stand unter dem Reiz, der immer von einer kraftvollen Persönlichkeit ausgeht.»[208]

6.6. Bestrebungen um Nebenbahnen

1896 organisierte Guyer-Zeller in Zürich eine Eisenbahnkonferenz, um über den Ausbau der Nebenbahnen zu diskutieren. Ungefähr 200 Personen sollen an der Versammlung teilgenommen haben, an der Guyer-Zeller in einem einstündigen Referat seine Ideen darlegte. Diejenigen Landesgegenden, die noch keine Eisenbahnverbindung besässen, sollten durch den Bau von Nebenbahnen erschlossen werden. Guyer-Zeller hatte eine Liste von 50 Projekten ausgearbeitet, die insgesamt rund 1000 km Eisenbahn umfassten. Sein Bestreben war es, dass die Hauptbahnen die Nebenbahnen unterstützen und ihnen beim Bau helfen sollten. Er vertrat in diesem Zusammenhang die Meinung, dass dazu der Rechnungsgesetzesentwurf seine Härten verlieren müsste und bei einem Rückkauf der Bahnen durch den Bund dieser verpflichtet werden müsste, auch die Nebenbahnen, die teilweise als Schmalspur-Bahnen errichtet worden waren, zu kaufen. Weiter sollte der Bund mit der Verstaatlichung auch verpflichtet werden zu einem westlichen und einem östlichen Alpendurchstich. An dieser Versammlung wurde zudem bestimmt, dass sich die an der Errichtung von Nebenbahnen interessierten Kreise zusammenschliessen sollten, mit dem Ziel, gewisse Angelegenheiten gemeinsam zu lösen. Dazu wurde ein Nebenbahnkomitee gegründet unter Formulierung folgender Ziele: Schaffung eines einheitlichen Finanzplanes und gesetzliche Erleichterungen für Nebenbahnen.[209]

208 Geschäftsbericht des VR auf das Jahr 1898
209 CH Bahnen Nr. 1, 15.2.1896

210 CH Bahnen, Nr. 16, 20.4.1898

1898 wurde erneut darauf hingewiesen, dass das Netz der Hauptbahnen mit Ausnahme des nun gesicherten Simplondurchstiches und der Erstellung einer Ostalpenbahn vollendet sei und kaum irgendwelcher Ergänzungen mehr bedürfe. Die zukünftige Entwicklung in Eisenbahnfragen sollte deshalb das Schwergewicht auf die Nebenlinien legen, womit dem wirtschaftlichen Leben bestimmter Gegenden zu einem grossen Aufschwung verholfen werden könnte. Zum Teil würden solche Bestrebungen jedoch durch massive Forderungen der Eisenbahner wie beispielsweise den Zehn-Stunden-Tag, das Ruhetagsgesetz, das Verlangen nach Urlaub und ähnlichem erschwert, da auf diese Weise der Betrieb erheblich verteuert würde.[210]

6.7. Bahnen im Zürcher Oberland

6.7.1. Allgemeines

Zuerst möchte ich hier einen skizzenartigen Überblick über die Entwicklung der Bahnlinien im Zürcher Oberland geben und dann näher auf Guyer-Zellers Bestrebungen in dieser Angelegenheit eintreten.
Am 1. August 1856 war die Strecke Wallisellen–Uster als erster Teil der Glattalbahn eröffnet worden. Bereits am 9. November 1857 war der Betrieb auf der Strecke Uster–Wetzikon aufgenommen worden, und am 15. Februar 1859 konnte die Fortsetzung bis Rapperswil dem Verkehr übergeben werden. Damit gewann die Linie an Bedeutung. Mit der Eröffnung der Arlberglinie am 21. September 1884 wurde diese zusätzlich erhöht, als nämlich der Arlberg-Orient-Express über diese Strecke verkehrte!
Am 24. Juni 1865 fand im Bären in Turbenthal eine Versammlung zur Besprechung des Baus einer Tösstalbahn statt, an der die NOB allerdings kein Interesse bekundete. Die Gründung der Tösstalbahngesellschaft erfolgte am 17. Dezember 1871, der Beginn der Bauarbeiten am 1. Februar 1872. Der Bau wurde vor allem von dem in Mailand tätigen Fischenthaler Industriellen Johannes Schoch finanziert und vorangetrieben.
Die Strecke Winterthur–Bauma konnte am 4. Mai 1875 eingeweiht werden. Und trotz grosser Probleme wie beispielsweise Kostenüberschreitungen konnte die Fortsetzung Bauma–Wald am 14. Oktober 1876 eröffnet werden. Bereits am 28. September 1876 konnte die Einweihung der Wald–Rüti-Bahn als Verbindung zwischen der Glattallinie und der Tösstalbahn gefeiert werden.
Auch im Kempttal wurde der Eisenbahnbau diskutiert, wobei die NOB an dieser Strecke Interesse hatte. Am 29. Mai 1876 erfolgte die Gründung einer Eisenbahngesellschaft, und am 16. August 1876 wurde die Linie Effretikon–Wetzikon–Hinwil eröffnet.
Am 3. April 1871 wurde eine Gesellschaft aus Befürwortern einer rechtsufrigen Bahn für die Verbindung der Strecke Zürich–Meilen–Rapperswil begründet.

1874 wurde der Bau begonnen, musste 1877 aber wegen finanzieller Probleme der NOB eingestellt werden und konnte erst 1889 fortgesetzt werden.
Lange blieb die Frage nach einer Querverbindung dieser Bahnen offen. Die Lösung sollte die Uerikon–Bauma-Bahn bringen, die als erste Querverbindung 1901 eröffnet wurde. Ihr folgte 1903 eine Verbindung Wetzikon–Meilen mittels einer Strassenbahn.[211]

6.7.2. Adolf Guyer-Zellers Eisenbahnbestrebungen im Zürcher Oberland

Der Zeitpunkt, von dem an sich Adolf Guyer für die Eisenbahnbestrebungen im Zürcher Oberland konkret einsetzte, liess sich aus den über weite Strecken nur fragmentarisch vorhandenen Quellen nicht mehr genau eruieren. Ideen hatte er ja schon früh, in seinen Tagebucheinträgen der Jahre 1860–62, dargelegt. 1865 nahm Adolf Guyer an der ersten Versammlung zur Planung der Tösstalbahn teil und wurde mit den Herren Sulzer und Statthalter Gujer in den Vorstand einer damals gegründeten Kommission gewählt. Wegen der Revisionsbestrebungen und des Todes Statthalter Gujers waren diese Bestrebungen jedoch ins Stocken geraten. Dank einem Brief J. R. Guyers an seinen Sohn wissen wir, dass dieser sich auch nach seinem Umzug nach Zürich für den Ausbau der Bahnen im Zürcher Oberland weiter einsetzte: «In Eisenbahnangelegenheiten ist alles mäuschenstille und keine Zeitung gedenkt derselben. In Bauma ist, wie ich so höre, für dein Projekt ziemlicher Wille vorhanden – dagegen soll in Bäretschweil mehr Aberwille als Lust vorhanden sein. Da müssen noch bedeutend Wärmemittel in Anwendung gebracht werden.»[212]

An einer Versammlung vom 14. März 1870 in Winterthur wurden Projekte zweier Linien vorgestellt, wobei die eine über Saland–Wetzikon, die andere über Bauma–Bäretswil–Bubikon geführt werden sollte. Da man sich noch nicht auf eine Linie einigen konnte, wurde ein Ausschuss bestimmt, der diese Fragen prüfen sollte. Als Präsident des Ausschusses wurde Guyer-Zeller gewählt, der bereits früher ein Konzessionsgesuch für eine Töss-Allmannbahn, also für die Variante Bauma–Bubikon, eingereicht hatte.[213]
Der «Freisinnige» berichtete im Mai 1871 von einer Eisenbahnversammlung, die am Pfingstmontag in Bäretswil abgehalten worden sei. An dieser Versammlung waren mit Ausnahme von Wald fast alle Gemeinden des Tösstals vertreten. Nachdem Guyer-Zeller einleitende Worte gesprochen hatte, schritt man zur Wahl eines leitenden Komitees. Danach legte Guyer-Zeller in einem mehr als einstündigen Referat die Situation dar und versuchte, die Bedeutung einer Eisenbahn für die Region aufzuzeigen. Er wollte eine Durchgangslinie und keine Sackgasse in Bauma! Schon damals benutzte er Karten zur Illustration seiner Pläne, konnte das Trassee Punkt für Punkt erklären und alle nötigen Angaben, beispielweise über Kosten, machen. Sein Plan war die sogenannte Töss-Allmannbahn, eine Bahnlinie von Winterthur über Seen–Turbental–Bauma (nicht im Dorf,

211 Aeschimann, Uerikon–Bauma-Bahn, S. 14 ff.
212 Brief Johann Rudolfs an seinen Sohn, vom 29.8.1870
213 Der Freisinnige, Nr. 44, 3.6.1871

sondern erhöht) –Bäretswil–Emmetschloo–Hinwil–Hadlikon–Edikon (mit einer Abzweigung nach Wald) nach Bubikon zu erstellen, wo die Linie in die VSB einmünden sollte.
Weitere in Aussicht genommene Projekte waren: Bubikon–Stäfa und insbesondere auch Turbenthal–Eschlikon–Weinfelden, was, falls mit der Wädenswil–Einsiedeln-Bahn der Anschluss an Schwyz und Brunnen gesucht würde, die kürzeste Verbindung vom Bodensee zum Gotthard ergeben würde! Man müsste dann nur noch den bereits projektierten Damm bauen oder die Verbindung über den See mit dem Schiff herstellen. Laut dem «Freisinnigen» waren die Anwesenden von diesen Plänen begeistert.[214]
In verschiedenen Nummern des «Freisinnigen» finden sich Schilderungen der verschiedenen Eisenbahnversammlungen und der Diskussionen, die darüber geführt wurden. Denn es ist verständlich, dass sich jedes Dorf für dasjenige Projekt einsetzte, das ihm am meisten nützen sollte.
Heftige Diskussionen und eine Flut von Projekten und möglichen Linienführungen brachen über die Zürcher Oberländer herein und regten die Diskussionen in den Gemeinden an.[215]

Gegen das von Guyer-Zeller unterstützte Töss-Allmannbahnprojekt begann sich alsbald Widerstand zu regen. Vor allem die Winterthurer waren nicht damit einverstanden, bevorzugten sie doch eine Verlängerung der Bahn über Wald.[216]
Guyer-Zeller richtete dann ein Schreiben an die Direktion der Schweizerischen Nordostbahn und bat um Unterstützung für das Töss-Allmannbahnprojekt. Darin nahm er Bezug auf eine im Dezember 1871 gemachte Eingabe bezüglich der «uns vom Staate konzessionierten Bahn Bauma–Hinweil–Bubikon, mit Abzweigung von Edikon nach Wald». Er teilte der NOB mit, dass durch Bundesbeschluss vom 30. Juli 1873 die Frist für den Beginn der Bauarbeiten der Töss-Allmannbahn um ein Jahr verlängert worden sei. Nun läge aber eine veränderte Situation vor wegen der vielen veschiedenen Eisenbahnprojekte. So sei es nötig geworden, die Bahn zu modifizieren beziehungsweise zu beschränken, «wenn anders nicht alle seine [des Komitees Töss-Allmannbahn] bisherigen Bestrebungen ganz erfolglos sein sollten.» Die Absicht der Eingabe war, nicht etwas Neues zu bringen, sondern sich auf das Mögliche zu beschränken und von der erteilten Konzession Bauma–Bubikon auf das Stück Hinwil–Bubikon zu verzichten und «... unser ganzes Streben einzig noch konzentrieren auf die Transversale Hinwil–Bäretschwil–Bauma.» Dabei fügte Guyer-Zeller eine detaillierte Erläuterung der Situation und der bestehenden Pläne an und machte wie gewohnt genaue Angaben über die Streckengeometrie, die Steigungsverhältnisse und die Kosten der einzelnen Abschnitte. Zum Schluss des Briefes wies er auf die Lage der Gemeinde Bäretswil in dieser Sache hin: «... ist sie es doch, welche, falls die Transversale nicht käme, unter allen Gemeinden des Oberlandes allein ihre eisenbahnlichen Hoffnungen für immer vernichtet sähe; ihre industrielle und landwirtschaftliche Bedeutung ist der Art, dass sie ein solch unbarmherziges Los nicht verdiente!» Und weiter: «Die industrielle Wichtigkeit der Gemeinde Bäretswil wird durch die Bahn mit der Zeit

214 Der Freisinnige, Nr. 43, 31.5.1871
215 vgl. Bericht im Freisinnigen, Nr. 6, 20.1.1872
216 Der Freisinnige, Nr. 100, 16.12.1871

verdoppelt.» Im folgenden lieferte Guyer-Zeller ein weiteres Mal den Beweis, dass er eine Angelegenheit stets in ihrem Gesamtrahmen betrachtete. Er wies nämlich darauf hin, dass die Gesellschaft für eine Verbindung zwischen Effretikon–Wetzikon–Hinwil bald einen Lagenplan erstellen wolle und es deshalb dringend sei, die geplante Bahn auch im Hinblick auf die Lage des Bahnhofs Hinwil zu berücksichtigen. Deshalb stellte er der Direktion der NOB folgendes Gesuch: «Sie möchten durch Ihr technisches Bureau die Möglichkeit dieser Verbindung und die Rückwirkung auf die Strecke Hinwil–Unterwetzikon untersuchen und das Trace der Transversale über Bäretswil bis zur Einmündung in die Station Bauma studieren lassen.» Guyer-Zeller drückte weiter die Hoffnung aus, dass sein Projekt die Unterstützung der NOB erhalte.[217]
Auch bei der Eisenbahngesellschaft Effretikon–Wetzikon–Hinwil war Guyer-Zeller beteiligt, wurde er doch an der GV 1875 zum Rechnungsrevisor der Gesellschaft gewählt.[218]
Die Verbindung Effretikon–Wetzikon–Hinwil war keine unbestrittene Angelegenheit. Vor allem die Gemeinde Wetzikon brauchte lange, bis sie sich entschlossen hatte, das Projekt zu unterstützen, konnte doch erst an der fünften dafür vereinbarten Gemeindeversammlung der Beschluss für den Bau der Bahn gefasst werden, was die Anhänger der Bahn verstimmte. Dies kam auch bei den Eröffnungsfeierlichkeiten vom 16. August 1876 zum Ausdruck. An dieser Feier hatte auch Guyer-Zeller das Wort ergriffen und «... sucht mit begeisterten Worten die Anwesenden auf die Vollendungsstücke der heutigen Bahn, ohne welche der Geissel der Zwick fehlt, nämlich auf den Ausbau von Hinweil–Bäretschweil–Bauma und Hinweil–Wald hinzulenken. Kommt dann noch das Stück Turbenthal–Eschlikon zu Stande, dann haben wir ein rationelles Schienengeleise, das Nichts zu wünschen übrig lässt.»[219]

6.7.3. Guyer-Zellers Einsatz für eine Uerikon–Bauma-Bahn

Nach 1876 fehlen weitere Angaben zu Guyer-Zellers Eisenbahntätigkeiten im Zürcher Oberland, bis in die Zeit, als er bereits Revisor bei der NOB war. Damals versuchte er, den Verwaltungsrat der NOB für die Unterstützung des Projektes einer Uerikon–Bauma-Bahn zu gewinnen. Die Direktion ersuchte am 21. August 1885 den Verwaltungsrat um die Einberufung einer ausserordentlichen Generalversammlung, da in der ordentlichen GV vom 26. Juni auf Antrag der Revisionskommission beschlossen wurde, nicht auf das Begehren der Direktion betreffend Übernahme der Linie Effretikon–Wetzikon–Hinwil einzutreten. Kurz nach dieser GV habe Guyer-Zeller einzelne Mitglieder der Direktion besucht, «... um auf die Annahme eines Zusatzes hinzuwirken ...», mit dem die NOB verpflichtet würde, eine Linie Hinwil–Bäretswil–Bauma zu bauen und zu betreiben, falls die Gegend ein Drittel der sich auf ca. Fr. 900 000.– belaufenden Baukosten aufbringe und überdies die Zürcher Nachsubvention im Betrag eines weiteren Drittels zustande komme. Diese Forderungen seien aber als ungeheuerliche Zumutung zurückge-

217 Brief Guyer-Zellers als Präsident des Töss-Allmannbahnkomitees an die Direktion der Schweizerischen Nordostbahn, datiert vom 9. März 1874
218 Der Freisinnige, Nr. 62, 4.8.1875
219 Der Freisinnige, Nr. 67, 19.8.1876 und Der Freisinnige, Nr. 68, 23.8.1876

220 Protokoll VR vom 22.8.1885
221 Protokoll VR vom 22.8.1885
222 Allmann, Nr. 21, 20.2.1890

wiesen worden. Hierauf habe Bäretswil die Gemeinde Hinwil aufgefordert, dafür zu sorgen, dass die GV einer solchen Verpflichtung der NOB zustimme!
Hinwil gelangte daraufhin an die Kantonsregierung. An der GV vom 15. Juli 1885, die beschlussunfähig war, da die Regierung die Aktien des Kantons nicht vertreten liess, wurden dem Verwaltungsrat Vertreter der Gemeinden zur Verfügung gestellt, die die Verhältnisse dahin prüfen sollten, ob die NOB nicht zu Zugeständnissen zu bewegen sei. Eine grosse Mehrheit der Kommission sprach sich aber gegen die Bedingungen Hinwils und gegen jegliche Zugeständnisse überhaupt aus. An der GV vom August 1885 wurden nur noch stark reduzierte Forderungen gestellt, und der Vertrag wurde mit grossem Mehr, besonders unterstützt von den Regierungsstimmen, gutgeheissen.[220]
In einem Schreiben bat der Gemeinderat von Hinwil die Direktion der NOB, diese solle freiwillig das vorher zwangsweise vorgesehene Diktat übernehmen. Die Direktion weigerte sich aber, auf dieses Schreiben einzutreten. Das Gesuch sei derart, dass man vermuten müsse, es sei Ausgangspunkt für einen Antrag, mit dem man eventuell die GV überraschen und zu einem Mehrheitsbeschluss bringen wolle. In dieser Vermutung sei man bestärkt worden, als Guyer-Zeller in der GV vom 26. Juni offen erklärt habe, der gestellte Antrag sollte bezwecken, Zeit für die eben geschilderten Bestrebungen zu gewinnen. Zudem sei im Schreiben des Gemeinderates von Bäretswil an Hinwil für die projektierte Verbindungslinie unter anderem eine Station im Neuthal, wo Guyer-Zeller eine Fabrik besitze, ausbedungen worden. Es sei nun angezeigt, erneut Antrag zu stellen auf Annahme des Vertrages betreffend der Linie Effretikon–Wetzikon–Hinwil.
Anschliessend an das Referat der Direktion gab es eine heftige Diskussion um das Verhalten Guyer-Zellers, der nach Meinung verschiedener Redner seine Stellung in dieser Angelegenheit missbraucht habe, um seinen persönlichen Interessen auf Kosten der Gesellschaft Vorschub zu leisten. Der Verwaltungsrat habe jedoch gegenüber Guyer-Zeller kein Aufsichtsrecht, und so werde von direkten Schritten abgesehen. Es wurde jedoch bestimmt, dass der Referent an der GV auf das ungehörige Verhalten des Herrn Guyer-Zeller hinweisen solle und die Aktionäre über dessen Ziele und sein Vorgehen in dieser Sache aufklären sollte.[221]

Mit der Ablehung seines Begehrens einer Uerikon–Bauma-Bahn waren die Pläne in dieser Richtung fürs erste begraben, aber Guyer-Zeller gab noch nicht auf!
1890 fand im Bären in Bäretswil eine Versammlung statt. Fabrikant Hotz orientierte über eine Eisenbahnlinie von Bauma über Bäretswil nach Wetzikon. Dabei nahm er insbesondere Stellung zur Frage, ob die Bahn in Normal- oder Schmalspur gebaut werden solle. Hotz sprach sich für eine Schmalspurbahn aus, was Guyer-Zellers Vorstellungen und Ansichten grundsätzlich widersprach.[222]
Daher mag dieses Projekt Guyer-Zeller zu weiteren Tätigkeiten angespornt haben! Nach jahrelangen Verhandlungen reichte er ein Konzessionsbegehren ein für den Bau einer Normalspurbahn von Hinwil über Bäretswil nach Bauma, mit der Bemerkung, Bauma stehe dem Projekt indifferent gegenüber, Hinwil sei für

den Bau einer Normalspurbahn, Wetzikon zwar für eine Schmalspur, Bäretswil hinwiederum ziehe ebenfalls eine Normalspurbahn vor.[223]
In der Bundesratssitzung vom 13. April 1894 wurde die Erneuerung der Konzession für eine Normalspurbahn von Wetzikon über Bäretswil nach Bauma beschlossen, wobei auf eine Eingabe vom 20. Oktober 1893 von Guyer-Zeller für eine Normalspurbahn von Bauma über Bäretswil nach Hinwil nicht eingetreten wurde.[224]
Daraufhin liess Guyer-Zeller eine Broschüre zusammenstellen, um das Projekt Uerikon–Bubikon–Hinwil–Bäretswil–Bauma (UeBB) näher vorstellen zu können. Am 23. Januar 1895 gab es im Löwen in Bubikon eine Versammlung des Initiativkomitees für eine UeBB. Guyer-Zeller war vom Initiativkomitee eingeladen worden, über das Projekt zu referieren, und Wrubel, Guyer-Zellers Privatsekretär, wurde zum Sekretär der Versammlung gewählt. Guyer-Zeller informierte über die Geschichte des Projektes, lieferte Trasseebeschreibungen und gab Aufschlüsse über Kosten und andere wichtige Aspekte und richtete einen Appell an die Versammlung, mutig Hand ans Werk zu legen. In einem «. . . zweistündigen frei gehaltenen Vortrag, den ihm die Anwesenden mit reichlich Beifall lohnten . . .» versuchte Guyer-Zeller, die Männer von der Notwendigkeit des Projektes zu überzeugen. In der Broschüre heisst es auch, man glaube in Bubikon «. . . fest an die Durchführung des Projektes, weil an der Spitze desselben Herr Guyer-Zeller stehe, der in letzter Zeit gezeigt habe, dass er mit seiner Zähigkeit und Energie im Stande sei, das durchzuführen, was er sich vorgenommen.» Guyer-Zeller stand dem Initiativkomitee mit Rat und Tat zur Seite, hielt sich sonst jedoch zurück.
Dem Konzessionsgesuch, datiert vom 4. Februar 1895, lagen sehr detaillierte Projektpläne bei, die den Projektverfasser aber nicht nannten! Es wurde vor allem darauf hingewiesen, dass das Stück Bauma–Bäretswil–Hinwil schon vor 24 Jahren geplant worden sei und vor allem für die Bäretswiler ein grosses Bedürfnis darstelle, da sie hauptsächlich in der langen Winterzeit häufig von der Umwelt abgeschnitten seien.[225]
Noch wehrte sich aber ein Initiativkomitee für eine Schmalspurbahn Wetzikon–Stäfa gegen die Erteilung der Konzession beim Zürcher Regierungsrat. Guyer-Zeller, der davon vernommen hatte, wandte sich sofort an den Präsidenten dieses Komitees. Er wies in einem längeren Brief auf mehrere Vorzüge der Bahn Bauma–Hinwil hin und legte dem Präsidenten des Komitees, Herrn Nauer, nahe, bei einer Konferenz mit dem Eisenbahndepartement auch darauf hinzuweisen, dass die beiden Komitees eigentlich übereingekommen seien, dass die UeBB-Vertreter Fr. 9000.– an die Vorarbeiten des Komitees für eine Schmalspurbahn zahlen würden, wenn dieses seine Konzession aufgebe. Aus diesem Grund widerspreche die Eingabe von Herrn Ferdinand Hotz diesen Abmachungen![226]
Gemäss dem Wunsch Guyer-Zellers teilte Nauer die im Brief genannten Aspekte dem Bundesrat schriftlich mit und bat ihn, dem Gesuch für eine UeBB zu entsprechen![227]

223 Allmann, Nr. 17, 9.2.1894
224 Bundesratsbeschluss vom 13.4.1894 in Sammlung Aktenstücke
225 Konzessionsgesuch für eine UeBB
226 Brief Guyer-Zellers an Nauer, 27.5.1895
227 Brief Nauers an den Bundesrat, dat. 30.5.1895

Frs. 500.—

CANTON ZÜRICH 10 Cts

№ 3354

AKTIE

der

Eisenbahn-Gesellschaft
Uerikon-Bauma

Der Inhaber dieser Aktie ist durch Einzahlung von

Fünfhundert Franken

im Verhältnis dieses Betrages zum gesamten Aktienkapital statutengemäss Anteilhaber am Vermögen der **Eisenbahn-Gesellschaft Uerikon-Bauma** in **Hinweil.**

Hinweil, 16. August 1900.

Namens des Verwaltungsrates:

DER PRÄSIDENT: DER SEKRETÄR:

In einem Brief vom 8./10. Juni 1895 erklärte sich Hotz dann im Namen des Komitees für eine Schmalspurbahn Wetzikon–Bauma bereit, zugunsten einer UeBB auf die eigene Konzession zu verzichten.[228] Mit Bundesratsbeschluss vom 29. Juni 1895 wurde die Konzession für eine Eisenbahn von Uerikon über Hinwil nach Bauma dann erteilt. Guyer-Zeller versuchte dann, wie wir bereits gesehen haben, den Bau der UeBB durch eine Subvention seitens der NOB zu ermöglichen. An der Erstellung der Projektpläne waren verschiedene Fachleute beteiligt. Das erste Projekt stammte von NOB-Ingenieur Moser, später, bei der Wiederaufnahme des Projekts, wurde Ingenieur Hennings beigezogen. Als Bauleiter war Ingenieur Züblin eingesetzt. Den Initianten der UeBB wurde die Arbeit aber nicht leichtgemacht, denn von verschiedenen Seiten wurden Zusicherungen aller Art erwartet. So verlangte der Kanton einen Nachweis, dass es möglich sei, eine Bahn für Fr. 125 000.–/km zu erstellen.[229]
Durch diese und andere Schwierigkeiten wurde der Baubeginn der Bahn verzögert, und die Konzession musste verlängert werden. Mit Bundesratsbeschluss vom 29. Dezember 1896 wurde eine Fristverlängerung bis zum 29. Dezember 1897 gewährt zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen sowie der Gesellschaftsstatuten.[230]
Von verschiedenen Gemeinden wurden immer wieder Änderungen in der Linienführung gewünscht, und einige Gemeinden wollten ihre Subventionen gar von der Erfüllung ihrer Forderungen abhängig machen. So auch Wetzikon, das sich von der UeBB so oder so übergangen und «abgefahren» fühlte und unter anderem eine Station in Emmetschloo sowie diverse andere Zusagen verlangte.[231]
Aber auch die 1896 erteilte Fristverlängerung reichte nicht, um alle Probleme zu lösen. So wurde eine weitere Fristverlängerung bis zum Ende des Jahres 1898 gewährt.[232]

Am 4. August 1898 konnte sich die Gesellschaft endlich formieren. Dabei wurde auch der Verwaltungsrat gewählt, in dem Guyer-Zeller nicht fehlen durfte![233] Er war auch ein bedeutender Aktionär mit 50 Aktien im Wert von Fr. 25 000.–. Hauptaktionär war der Kanton Zürich mit 2000 Aktien, weitere Aktionäre waren unter anderem die NOB mit 600 Aktien sowie einige Gemeinden, vorab Bäretswil mit 500 Aktien.

6.8. Engadin–Orient-Bahn

Mit dem Aufkommen der Eisenbahnen gewann dieses neue Transportmittel auch im Kanton Graubünden an Interesse, und schon früh, noch bevor die erste Eisenbahn in der Schweiz verkehrte, folgten die ersten Anregungen für eine Eisenbahn im Kanton!
Bereits 1840 fasste Graubünden offiziell den Beschluss zum Bau von Eisenbahnen, wobei auch gleich der Bau einer Alpenbahn erwogen wurde.[234] Die verschiedensten Projekte wurden besprochen und geprüft, und um die Mitte des

228 Brief Hotz an den Bundesrat vom 8./10.6.1895
229 CH Bahnen, Nr. 21, 4.7.1896
230 Alle Bundesbeschlüsse (BB) in Sammlung Aktenstücke
231 vgl. Bericht des Regierungsrates aus dem Protokoll von 1898 an das Eisenbahndepartement.
232 Bundesratsbeschluss vom 14.1.1898
233 Geschäftsbericht vom 31.12.1899
234 Schmidlin, Ostalpenbahnfrage, S. 17

19. Jh. gab es ein erstes Projekt für eine Ostalpenbahn. 1856 sprach man von einer Südostbahn, die von Rorschach über Chur durch den Lukmanier nach Locarno hätte führen sollen. Da die Verhandlungen lange dauerten und kein Ende der Diskussionen abzusehen war, entschied sich der Kanton Tessin 1865 für den Beitritt zur Gotthardvereinigung.

Der Entscheid für das Gotthardprojekt war den Eisenbahnbestrebungen im Kanton Graubünden nicht gerade förderlich. Man diskutierte zwar darüber, die Gotthardlinie mit einer Ostalpenbahn zu kombinieren. Mit einer Linie Amsteg–Maderanertal–Disentis–Biasca hätte dies eine Verbindung nach Graubünden geben können. Doch die Bündner mussten noch lange auf ihre erste Bahn warten.[235]

Vor allem die Diskussion um ein Ostalpenbahnprojekt trat für die nächsten Jahre in den Hintergrund. Erst in den 80er Jahren gewann sie erneut an Interesse. 1887 wurde nach zwölfjährigem Unterbruch die Idee einer bündnerischen Alpenbahn konkret wieder aufgenommen. Verschiedene Konferenzen interessierter Kreise fanden statt. Ein Splügenbahnkomitee wurde gegründet, das sich näher mit einem entsprechenden Projekt befassen sollte. An einer ersten Konferenz wurde beschlossen, die Kantone und die Hauptbahnen der Schweiz anzufragen, ob sie an einer solchen Verbindung interessiert und zu einer Subvention des Projektes bereit wären.[236] Das Echo der angefragten Kantone war nicht sehr gross, und auch die NOB wollte das Projekt wegen der Ungewissheit betreffend einen allfälligen Rückkauf durch den Bund nicht unterstützen. Dennoch wurde das Projekt weiter verfolgt. Vertragsentwürfe wurden erarbeitet, Konferenzen abgehalten, und 1890 wurde ein von NOB-Ingenieur Moser verfasstes Projekt vorgelegt, das allerdings nie zur Ausführung gelangte.

1891 wurde ein Gutachten von Ingenieur Moser über die Anlage einer normalspurigen Albulabahn vorgelegt.[237] Dadurch wurde die Hoffnung auf eine Ostalpenbahn für kurze Zeit wieder verstärkt, verlor dann aber bald wieder an Bedeutung wegen der Bestrebungen eines seit längerer Zeit in Davos ansässigen Holländers, Willem Jan Holsboer[238], der sich vehement für den Bau einer Schmalspurbahn einsetzte. Für Holsboer war es klar, dass Graubünden nur mit einem umfassenden Schmalspurkonzept innert nützlicher Frist zu seinen Bahnen kam, wovon sich die Regierung aber nicht so leicht überzeugen liess! Sie hielt nach wie vor an ihrem Normalbahnprojekt fest, über das sie sich schon 1885 geeinigt hatte.[239] Dies in der Hoffnung, so doch noch zu einer grossen Alpenverbindung zu kommen. Holsboer seinerseits versuchte, die Leute zu überzeugen, dass Graubünden nur eine Bahn bekomme, wenn diese realistisch gebaut würde und man sich nicht mit Phantasieren und Träumen vom grossen Weltverkehr ablenken lasse! Trotzdem dauerte es lange, bis die Bündner auf den Geschmack der Schmalspur kamen.[240]

Dank des Engagements der 1890 in Basel gegründeten Eisenbahnbank, bei der Holsboer Mitglied des leitenden Ausschusses war und die bereit war, Subventionen im Kanton Graubünden ausschliesslich für Schmalspurbahnen einzusetzen, gelang es, diesem Bahnsystem zum Durchbruch zu verhelfen. Die Albula-

235 vgl. Catrina, Rhätische Bahn, S. 7
236 Protokoll der ersten Konferenz in Sachen Splügenbahn vom 12.2.1887
237 Gutachten über die Anlage einer Albulabahn und die zweckmässigste Bahnverbindung mit dem Engadin, von Obering. Moser, zu Handen des Albulabahn-Comités, Chur 1891
238 Holsboer, der ursprünglich wegen seiner kranken Gattin nach Davos gekommen war, blieb nach deren Tod Graubünden treu und vermählte sich mit einer Davoserin. Er war sehr initiativ und gründete zusammen mit seinem Freund Dr. Alexander Spengler das erste Davoser Kurhaus. Er nahm auch regen Anteil am politischen Leben und war nach seiner Einbürgerung sogar Mitglied des Grossen Rates (Angaben aus Catrina, Rhätische Bahn, S. 36)
239 vgl. Schmidlin, Ostalpenbahnfrage, S. 142
240 Catrina, Rhätische Bahn, S. 58

linie wurde als bester Alpenübergang ins Engadin bestätigt, da dieser leichter und billiger zu bauen war als eine Julierlinie.
Nachdem der Beschluss zugunsten der Schmalspurbahn gefällt worden war und man teilweise bereits mit dem Bau begonnen hatte, nahm Guyer-Zeller überraschend das alte Ostalpenprojekt wieder auf und veröffentlichte im «Freien Rhätier» vom 16. März und 11. April 1895 zwei längere Artikel über die bündnerische Alpenbahnfrage, die auch gebunden als Sonderdruck herausgegeben wurden.[241]
Die bündnerische Regierung war erfreut, denn plötzlich schien ihr Traum von einer Weltverbindung wieder näher zu rücken!
Zu Beginn der Schrift setzte Guyer-Zeller sich mit dem unerquicklichen Verhältnis, das sich zwischen dem Bund und den Eisenbahngesellschaften entwickelt hatte, auseinander. Deswegen und auch wegen der Konkurrenzierung der Bahnen untereinander hätten verschiedene Bahnprojekte nicht verwirklicht werden können. Weiter wies er darauf hin, dass für ihn die Realisierung des Splügen- und des Simplondurchstichs als Schlussstein hinter die Verstaatlichung gesetzt werden müssten. So würden auch die Bewohner der Westschweiz und Graubündens ein freudiges «Ja» zur Verstaatlichung in die Urne legen können. Guyer-Zeller hob speziell auch die bündnerischen Verhältnisse hervor und wies darauf hin, dass offenbar ein Zusammenschluss zwischen der Gesellschaft der «Rhätischen Bahn» mit derjenigen der Schmalspurbahn Landquart–Davos angestrebt werde. Die Gesellschaft Landquart–Davos sei zudem im Begriff, die Strecke von Chur nach Thusis zu bauen. Guyer-Zeller war der Ansicht, dass solche Diskussionen zwar nicht schaden könnten, dass es aber an der Zeit sei, dass die VSB ihrerseits die Verlängerung nach Thusis endlich in Angriff nehmen sollten. Sollten die VSB zu schwach sein, um die Strecke Chur–Thusis normalspurig zu erstellen, sollte die Strecke von der NOB übernommen werden! Er rief die Bünder auf, sich für ihre Eisenbahnen zu wehren mit dem später noch viel zitierten Ruf «Alt Fry Rhätien, wach auf!»[242]
Dass Guyer-Zeller sein Engagement in der bündnerischen Eisenbahnfrage jedoch nicht nur auf das Verfassen von Zeitungsartikeln beschränken wollte, bewies er mit einer Konferenz, die er betreffend die Rhätische Bahn mit Vertretern der Eisenbahnbank und des Kantons Graubünden abhielt. Zu Beginn dieser Besprechung wurde betont, dass es sich bei dieser Besprechung um eine «rein confidentielle, private Besprechung» handle, die eine Grundlage bringen solle für eine eventuelle Verständigung. Anwesend waren neben Guyer-Zeller die Herren Burkhardt, Laubi und Dr. von Planta als Vertreter der Eisenbahnbank und wohl auch der bünderischen Regierung sowie Peter von Planta als Vertreter des Albulakomitees! Wichtig war, dass eine Normalspurbahn Chur–Thusis die Rhätische Bahn und die Eisenbahnbank völlig schadlos halten müsste. Dem Projekt stünden aber neben hohen Kosten, die es zu decken gäbe, auch noch andere Hindernisse im Weg. So seien die betroffenen Gegenden von der Verlängerung einer Normalbahn nicht begeistert. Eifrige Diskussionen um die verschiedenen Projekte inklusive Splügenprojekt schlossen sich detaillierten Erörterungen des von

241 Guyer-Zeller, Die bündnerische Alpenbahnfrage, behandelt im Freien Rhätier, Zürich 1895
242 Zeitungsartikel vom 16.3., Die bündnerische Alpenbahnfrage, S. 1–14

243 Protokoll der Conferenz vom 28.3.1895 betreffend die Rhätische Bahn

Guyer-Zeller geplanten Streckenverlaufs an. Dabei bewies er einmal mehr, dass er sich die Sache eingehend angesehen und überlegt hatte. Er stellte auch präzise Fragen und orientierte sich genau darüber, was bisher gebaut worden war. Laubi machte darauf aufmerksam, dass die Probleme eigentlich nicht technischer, sondern finanzieller und lokaler Natur seien. Diverse Detailfragen beispielsweise bezüglich der Stationen der Albulabahn und einer allfälligen Einrichtung der Strecke für beide Spurweiten wurden behandelt. Vor allem von seiten der Eisenbahnbank wurde darauf hingewiesen, dass, wenn etwas geschehen sollte, es rasch passieren müsse! Doch Guyer-Zeller war zuversichtlich, dank seinem Einfluss bei den VSB etwas erreichen zu können.
Wie schon bei der NOB sah Guyer-Zeller auch hier die Möglichkeit, einen Pendelverkehr mit Rowan-Wagen einzurichten. In einer eingehenden Diskussion über die Rowan-Wagen zeigte sich jedoch, dass Guyer-Zeller der einzige Anhänger dieses Systems war, mit der Begründung, er sei schon in Paris mit solchen Wagen gefahren und habe sie für gut erachtet. Die anderen gaben der Befürchtung Ausdruck, der Bundesrat würde die Konzession für Rowan-Wagen gar nicht geben.
Obwohl Guyer-Zeller Zuversicht ausdrückte und an ein Gelingen des Projektes glaubte, stellt man bei den Konferenzteilnehmern eine Enttäuschung fest, da Guyer-Zeller keine definitiven Zusagen machen konnte betreffend Finanzierung. Es war zu hören, dass man sich mehr konkrete Zusagen von ihm erhofft hatte! Der Enttäuschung gab Burkhart-Zahn mit folgenden Worten Ausdruck «Auf jenen Artikel [im «Freien Rhätier»] hin habe ich Herrn Guyer sehr ernst genommen und bedaure nun, dass ... der Berg ein Mäuschen gebiert, ja, dass nicht einmal ein Mäuschen zu tage kommt. Ich habe viel mehr erwartet von Herrn Guyer-Zeller.» Auf diese Vorwürfe reagierte Guyer-Zeller vorerst nicht, und nach einigen weiteren Erörterungen ging die Versammlung ohne sichtbare Ergebnisse, jedoch mit der Aussage Guyer-Zellers «Und ich wünsche, dass die schmalspurige Strecke Landquart–Chur unterbleibt, dann haben wir wenigstens etwas erreicht, oder – es gibt einen Kampf bis aufs Messer!» auseinander.[243]

Laut Zeitungsartikel im «Freien Rhätier» vom 11. April 1895 fanden insgesamt drei solcher Konferenzen statt, bei denen neben Vertretern der Eisenbahnbank auch Vertreter des Kantons teilgenommen haben sollen. Guyer-Zeller betonte, dass er nach diesen Unterredungen die Situation anders beurteile als drei Wochen zuvor, da in Graubünden eine starke Strömung zugunsten einer Engadinbahn spürbar geworden sei, denn er habe viele Reaktionen bekommen auf seinen Artikel. Er stellte neben verschiedenen Plänen, die er daraufhin erhalten hatte, auch sein Projekt für eine Engadinbahn vor, das die Strecke des Orientexpresses von Paris bis Konstantinopel um 250 km verkürzen sollte. Die Kosten schätzte er zu dieser Zeit auf rund Fr. 75 Mio. Zur Finanzierung meinte Guyer-Zeller, der Staat Italien, die adriatische Eisenbahngesellschaft, das Land Tirol und die österreichisch-ungarische Monarchie zusammen könnten rund Fr. 25 Mio. an Subventionen leisten. Er hatte auch ganz genaue Vorstellungen, wer wieviel zu bezahlen

hätte! Neben der Abkürzung der Strecke Paris–Konstantinopel erachtete er auch die Verbindung durch das Vintschgau als vorteilhaft, da so eine direkte Verbindung zwischen den bedeutenden Kurorten Gries–Meran und St. Moritz zustande käme. Zudem könnte diese Strecke im Gegensatz zu der im Winter jeweils des öftern unterbrochenen Arlberglinie ganzjährig befahren werden. Im Vintschgau habe man ausser der Verbindung zum Orient und der Adria zudem eine bedeutende, noch ausbaufähige Industrie, die von dieser Verbindung ebenfalls profitieren könnte. Vor allem die Marmorindustrie bleibe wegen der bestehenden Verkehrsverhältnisse unter ihren Möglichkeiten, und auf Schweizer Seite zeigten vor allem der Verkehr über die Alpenübergänge ins Engadin und das Ausmass der Holztransporte auf diesen Wegen, dass eine Normalbahn hier das einzig Richtige wäre.

Offenbar bewegt von den in der besprochenen Konferenz festgestellten Enttäuschungen, die ihm gegenüber ausgedrückt worden waren, hatte Guyer-Zeller inzwischen erste Schritte zur Gründung eines Komitees zum Zwecke der Konzessionsbewerbung für eine Engadinbahn unternommen. Weitere Vorbereitungen sollten in kürzester Zeit folgen. Abschliessend fasste er zusammen:

«Wir wiederholen: Wir haben das lebhafte Gefühl, dass es sich bei der Engadinbahn um eine neue Verkehrslinie im grossen Stile handelt. Im Juni wird der grosse Kanal eröffnet, welcher der Schifffahrt die schon längst ersehnte kürzeste und sicherste Verbindung zwischen Nord- und Ostsee bringt. Wir können uns nach diesem kein Verkehrsunternehmen denken, das in Europa eine ihm ähnliche volkswirtschaftliche Bedeutung gewänne als die Engadinbahn.» Er sah auch, dass der Weg der Orientbahn in Zukunft über Zürich und das Engadin führen müsste, und spann seinen Faden weiter: «Man ist im Begriff, die anatolischen Bahnen zu bauen, und man wird es in 20 Jahren wohl erleben, dass dieselben über Bagdad bis an den persischen Golf vordringen. Dann wird das «indische Felleisen» nicht mehr den Weg über den Suezkanal machen!« Weiter sah er eine noch weiter gehende Entwicklung im russischen und englischen Bahnbau im Orient und sah Zürich bereits als Verkehrsknotenpunkt «... zweier grossen Weltstrassen, der Romlinie ... und der skizzierten Orientlinie.»[244]

Grossartige Pläne also, die Guyer-Zeller hatte! Die Zitate aus diesem Artikel zeigen sehr deutlich, wie sehr Guyer-Zeller sich für ein Projekt oder eine Idee begeistern konnte. Obwohl die Entwicklung, die er einer Engadinbahn voraussagte, nicht unbedingt so erfolgreich hätte verlaufen müssen, hätten gewisse Gebiete sicher an Bedeutung gewonnen. Bestimmt wäre die Bedeutung der Eisenbahn in manchen Gebieten eine andere, als sie es heute ist. Denken wir nur an die Handelswege in den Vorderen Orient, die heute wegen fehlender guter Eisenbahnverbindungen hauptsächlich aus gefährlichen Strassen bestehen.

Doch zurück vom Spekulativen zu Guyer-Zellers weiterem Vorgehen in dieser Angelegenheit!

Am selben Tag, an dem der zweite Artikel im «Freien Rhätier» erschien, tagte erneut eine Konferenz in Basel. An dieser Konferenz, so scheint es, hatten sich die Fronten verhärtet. Die Eisenbahnbank gab bekannt, dass sie das Ostalpenbahn-

244 Guyer-Zeller, die bündnerische Alpenbahnfrage, S. 29/30

Kommentar des Nebelspalters zu Guyer-Zellers Projekt einer Engadin-Orient-Bahn (EOB).

Aus: Der Nebelspalter, Nr. 16 vom 20. April 1895.

projekt von 1891 nicht im Detail kenne und erst seit wenigen Wochen von einem solchen Projekt wisse. Weiter wurde betont, dass Guyer-Zellers Angriffe auf die Schmalspurbahn nicht gerechtfertigt seien. Das Verhalten Guyer-Zellers sei unverantwortlich und leichtfertig. Die Ostalpenbahn sei keine Weltbahn, denn Triest und Venedig seien gefallene Grössen. Das Bündnerland habe den Lokalverkehr als sein Hauptanliegen zu betrachten und seine Eisenbahnbestrebungen danach zu richten. Die Verpflichtungen gegenüber dem Kanton seien wichtig, denn das Geld für eine Weltbahn fehle vollständig.
Die Situation war offenbar angespannt, denn von seiten der Eisenbahnbank fiel die Äusserung «Angesichts des vorliegenden Engagements erscheint es nicht mehr möglich, Hand zu bieten für eine Verständigung...».[245]
Das Projekt Guyer-Zellers wurde als totgeborenes Kind bezeichnet und diverse technische Gefahren wurden herausgehoben. Eine Weltbahn sei nicht nötig, viel mehr brauche Graubünden eine Touristenbahn, die erschwinglich sei! Die Konferenz wurde aufgelöst, da man keine Einigung erzielen konnte und beide Parteien auf ihren Projekten beharrten!

Der Konflikt «Weltbahn» gegen «bündnerische Touristenbahn» weist einmal mehr darauf hin, dass Guyer-Zeller weiter, grossräumiger und mehr in Hinblick auf die Zukunft zu planen bedacht war als seine Zeitgenossen.
Da auch eine «Weltbahn» neben einer grossen Transitverbindung das Gebiet des Engadins touristisch erschlossen hätte, vermute ich, dass man in Graubünden besorgt war, zuwenig von einer solchen Bahn profitieren zu können und statt Ziel einer Reise nur Durchgangsstation zu sein. Ein kurzer Blick in das Thema «Fremdenverkehr» zeigt uns, dass der Kanton Graubünden bereits mit der Eröffnung der Bahn über den Brenner 1876 einen Teil des italienisch-deutschen Grenzverkehrs verloren hatte und 1882 mit der Eröffnung des Gotthards sowie mit dem späteren Ausbau der Zubringer der Warenverkehr fast ganz zum Erliegen kam. Dadurch verloren gewisse Täler eine ihrer Haupteinnahmequellen, nämlich die Beförderung von Personen und Gütern über die Bergpässe. Vor allem im Domleschg, Schams und Rheinwald wurde in der Folge eine Entvölkerung festgestellt.[246]
Als Ersatz für die verlorenen Einnahmen aus dem Alpenverkehr bot sich der zunehmende Fremdenverkehr an. «Bis zur Mitte des 18. Jh. war der Kanton Graubünden vor allem Ziel für Badekurgäste. Dann entdeckten Ärzte die Einwirkung der Höhenlage auf den Heilungserfolg bestimmter Krankheiten, womit die «Ära der Luftkurorte» einsetzte.[247] In der Mitte des 19. Jh. trug «... das erwachende und rasch aufblühende und immer mehr alle Volksschichten durchdringende Verständniss für die Schönheiten der Natur.» zum Aufschwung des Fremdenverkehrs auch in Graubünden bei. «Vor noch nicht langer Zeit war dasselbe nur ein Privilegium einzelner bevorzugter, poetisch veranlagter Geister gewesen; nun wurde es Gemeingut des Volkes, man darf wohl sagen, ein Theil der allgemeinen Bildung und in seiner das Volksleben verschönenden Wirkung gewiss kein zu unterschätzender. – Bei dieser neuen Geistesrichtung konnte Graubünden nicht

245 Protokoll der Konferenz vom 11.4.1895 zu Basel betreffend die bündnerischen Eisenbahnverhältnisse
246 Versell, Über die Entwicklung, S. 21
247 ibidem, S. 40

lange unbeachtet auf der Seite liegen bleiben, wie es leider in anderen Beziehungen, z. B. in der industrie- und verkehrstechnischen, der Fall war. – Hatten schon die über seine Pässe von und nach Italien ziehenden Reisenden angefangen, die Kunde der wunderbar mannigfaltigen Naturreize dieses Berglandes in weitere Kreise zu tragen, . . .».[248]

Bei der Erschliessung der Fremdenverkehrsorte spielte die Eisenbahn eine bedeutende Rolle, reiste man vor allem an diejenigen Orte, die relativ einfach zu erreichen waren mit den vorhandenen Verkehrsmitteln. So lassen sich auch die Streitigkeiten der verschiedenen Regionen über die Linienführung der einzelnen Bahnen gut verstehen.[249]
In der zweiten Hälfte des 19. Jh. wurden neben den Kuraufenthalten auch die allgemeine Sommerfrische in den Bergen sowie der Wintersport immer populärer. Dabei gehörte das Engadin zu den bevorzugten Zielen.[250] «Fasst man das Anwachsen des Fremdenverkehrs in den verschiedenen Kantonstheilen in's Auge, so ist nicht zu verkennen, dass das Engadin, dank seiner berühmten Heilquellen St. Moritz und Tarasp, seines alpinen und doch geschützten Klimas und seiner eigenartigen Naturschönheiten stets das bevorzugte Ziel des bünderischen Fremdenverkehrs war und in Folge dessen die verschiedenen Entwicklungsstufen am raschesten durchlief, stets führend und tonangebend blieb und auch jetzt noch obenan steht. Ist doch dermalen im Oberengadin allein die Zahl der Fremdenbetten auf über 5000 angestiegen, . . . Im herwärtigen Kantonstheil ging die Entwicklung schon viel bedächtiger vor sich, mit Ausnahme von Davos, welches hinsichtlich raschen Aufschwunges im vordersten Range steht.»[251]
Über die Entwicklung des Fremdenverkehrs und den raschen Aufschwung des Tourismus in Graubünden gibt es leider sehr wenige Zahlen, doch lässt sich die steigende Bedeutung dieses Erwerbzweigs schon anhand der nachfolgenden Tabelle aus Gurtners «Reiseverkehr» über das Anwachsen der Bettenzahl in den Fremdenverkehrsorten gut ablesen (siehe S. 158).[252]

Die oben dargestellten Entwicklungen im Fremdenverkehr Graubündens verdeutlichen die Bedeutung der Eisenbahn.[253] Guyer-Zeller hat sicher auch gehofft, Touristen ins Engadin zu bringen, spekulierte aber zusätzlich mit einem umfangreichen Potential an Transitverkehr von Personen und Gütern. Doch eine grosse Zahl der Bündner war bestrebt, schnell und «günstig» zu einer Bahn zu kommen, die direkt dem Bündnerland dienen sollte und hatte keinen Blick für weitere Entwicklungen, die zudem noch unsicher schienen.

Guyer-Zeller liess sich durch die ablehnenden Stimmen nicht entmutigen und strengte weitere Vorarbeiten an, für die er im Verwaltungsrat der NOB am 12. Juni 1895 einen Kredit beantragte. Er liess auch Vorstudien bei Escher Wyss erstellen über die Nutzbarmachung von Wasserkräften für die Orientbahn.[254] Im August war er in Zernez soweit, dass sein Angebot zur Nutzbarmachung von Wasserkräften der Gemeindeversammlung vorgelegt wurde. Er erhielt eine Konzession

248 Versell, Über die Entwicklung, S. 41
249 cf. Holsboer, S. 5, Davos wehrte sich vorerst gegen eine Albulalinie, da es eine Verbindung ins Engadin via Scaletta bevorzugt hätte. Auch hier hatte man vermutlich Angst, an Bedeutung für den Tourismus zu verlieren!
250 vgl. auch Schärli, Höhepunkt, S. 11
251 Versell, Über die Entwicklung, S. 42
252 Gurtner, Reiseverkehr, S. 10
253 vgl. auch Schärli, Höhepunkt, S. 9
254 Brief von Escher Wyss an G-Z vom 28.6.1895

für die Wasserkräfte, die aber nur für den Betrieb einer Eisenbahn genutzt werden durfte. Weiter war die Konzession an eine Dauer von fünf Jahren gebunden. An der Gemeindeversammlung wurde ein Vertrag entworfen, der von Dr. Edgar Hilty, Rechtsanwalt in Chur und Guyer-Zellers Gewährsmann in Graubünden, an ihn weitergeleitet wurde. Offenbar war Guyer-Zeller trotz des günstigen Angebots, das die Gemeinde ihm unterbreitete, nicht ganz damit einverstanden, und Hilty, der bei den Zernezern für Goodwill hatte sorgen müssen, drängte ihn, den Vertrag endlich zu akzeptieren.[255]
Auch die «NZZ» zeigte sich enttäuscht darüber, dass Guyer-Zeller erst so spät mit seinem neuen Projekt gekommen sei und dass bis anhin ausser Zeitungsartikeln keine konkreten Ergebnisse vorzuweisen seien.[256]
Am 26. September 1895 wurde von Guyer-Zeller eine Begehung der Strecke der projektierten Bahn für interessierte Kreise aus dem In- und Ausland organisiert.[257] Ein Bericht dieser Begehung findet sich in den «Schweizer Bahnen» vom Frühjahr 1896. Demgemäss soll die Begehung in Meran mit einem Dîner gefeiert worden sein, und verschiedene Besprechungen sollen stattgefunden haben. Bei der Begehung hatte auch Direktor Brack teilgenommen und das Projekt von der

255 Vertragsentwurf der Gemeinde Zernez vom 9.8.1895 und Brief Hiltys an Guyer-Zeller vom 21.10.1895
256 NZZ, Nr. 245 A II, 4.9.1895
257 Brief Guyer-Zellers an einen der Teilnehmer, datiert vom 17.9.1895

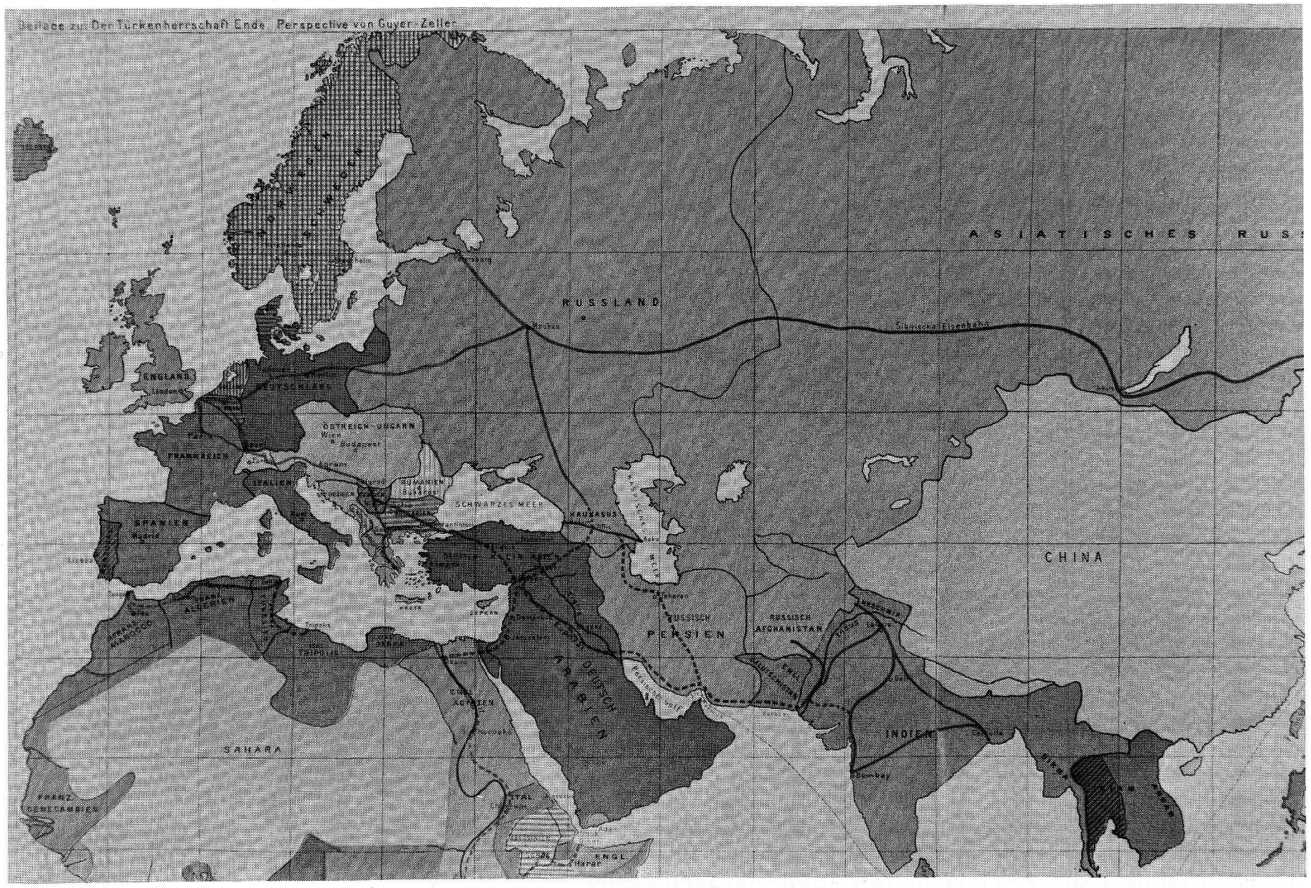
Tab. 2

Die effektiven Bettenzahlen der 18 Orte von 1850 bis 1940

	1850	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920	1930	1940
Arosa	.	.	.	50	500	850	1 125	1 775	3 500	5 214
Bergün	10	10	50	60	90	100	200	350	472	473
Chur	100	100	100	200	200	350	500	550	616	629
Churwalden	20	50	50	150	375	370	375	350	380	380
Davos	50	50	200	650	1 250	2 100	3 400	5 250	6 897	7 257
Flims	20	25	80	150	250	500	850	1 200	1 365	1 467
Klosters	10	10	10	75	260	600	600	650	1 259	1 573
S. Bernardino	30	30	40	50	60	440	450	400	563	665
Lenzerheide	10	10	10	10	10	100	420	480	845	1 121
Celerina	10	10	10	60	80	95	200	400	616	761
Pontresina	40	50	350	900	1 200	1 530	1 850	2 050	2 098	2 354
Samaden	20	50	200	350	300	150	250	320	437	437
St. Moritz	80	180	1 350	2 400	2 900	3 700	5 350	6 000	6 000	6 000
Sils i. E.	20	50	50	140	150	200	500	850	1 027	1 050
Silvaplana	20	50	70	150	130	150	220	300	431	516
Maloja	5	5	5	16	430	400	400	480	491	491
Schuls	10	20	100	140	150	350	750	900	1 064	1 064
Tarasp-Vulpera	10	60	100	150	280	850	1 100	1 150	1 050	1 050
	525	770	2 775	5 701	9 155	12 835	20 790	23 455	27 311	32 502

Aus: H. Gurtner, Reiseverkehr und Volkswirtschaft Graubündens, Bern 1939.

In einer Planbeilage zu seiner «Türkenherrschaft» verdeutlichte Guyer-Zeller den Verlauf der von ihm beschriebenen Bahnlinien im Nahen Osten.



Aus: The End of the Turkish Rule. A Glimpse into the Future by A. Guyer-Zeller, Zurich (Published by Hofer & Co.) 1897. Reproduktion von Patrick Hofmann, Fotograf, Winterthur.

technischen Seite her erläutert. Eine Interessensgemeinschaft, das österreichisch-schweizerische Aktionskomitee, war gegründet worden, als dessen Präsidenten die Herren Roman Weinberger, Bürgermeister von Meran, und Guyer-Zeller amteten![258]

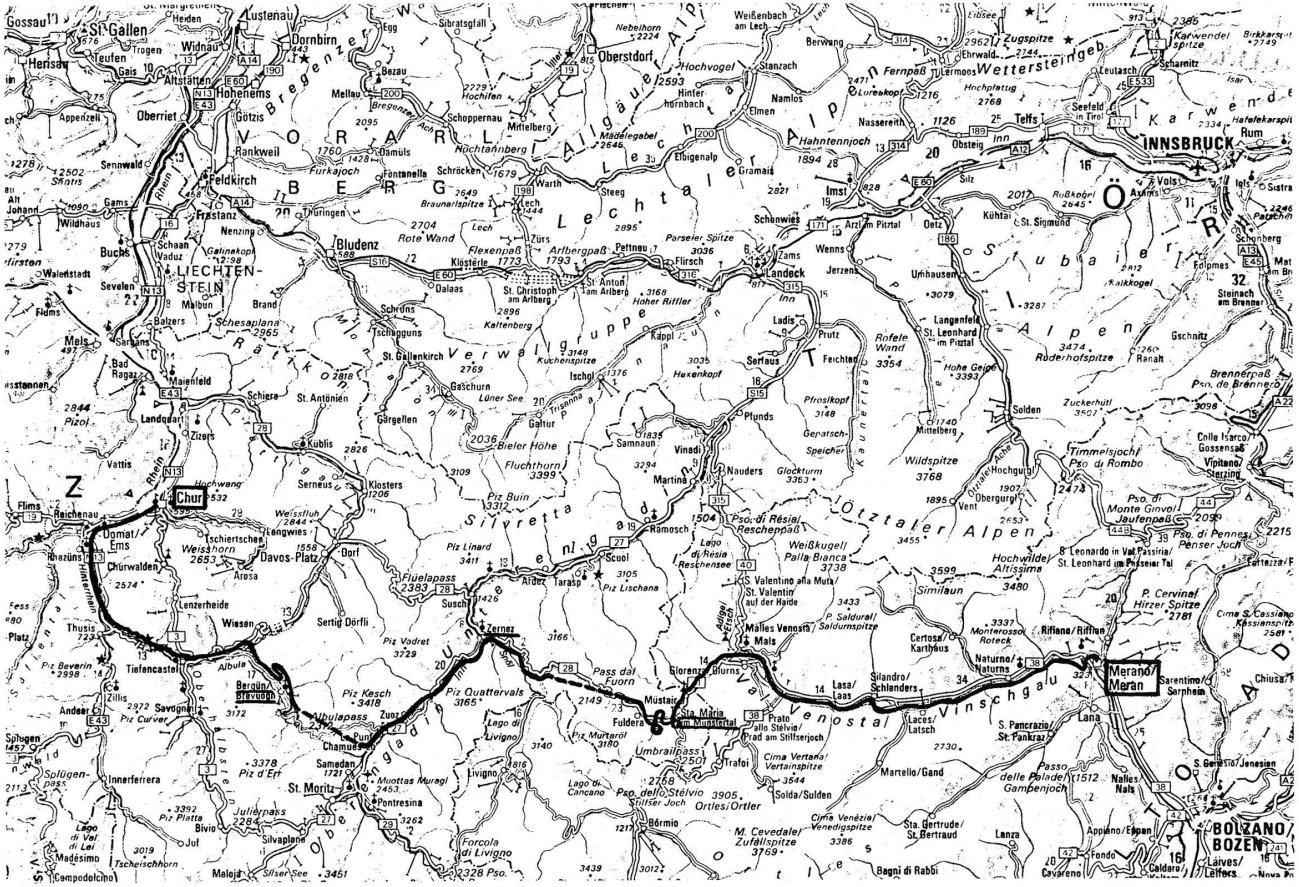
Im Sommer 1896 erteilte Guyer-Zeller den Auftrag für ein geologisches Gutachten an Prof. Chr. Tarnuzzer, Chur, das im November 1896 in den «Schweizer Bahnen» erschien.[259]
Nach diesen ersten Schritten, die Guyer-Zeller in Sachen Engadin-Orientbahn unternommen hatte, wurde es für weitere drei Jahre ruhig um das Projekt.

Während dieser Zeit standen aber die Bemühungen Bündens um eine Bahn natürlich nicht still, und im Juli 1897 erliess der kleine Rat des Kantons Graubünden ein Memorial an den Bundesrat betreffend Subvention der im Kanton projektierten Schmalspurbahnen.[260] Die Bünder wehrten sich dabei heftig für eine Gleichstellung ihrer Schmalspurbahnen mit den anderen Nebenbahnen, und man beschwerte sich darüber, dass Graubünden stets zu kurz käme![261]

Im April des folgenden Jahres lagen ein Bundesratsbeschluss für eine Schmalspurbahn in Graubünden vor sowie die Bewilligung zum Bau der Linie Thusis–Filisur–Samaden.[262] In diesem Augenblick wurde Guyer-Zeller erneut aktiv, und im Mai 1898 wurde von Max Pestalozzi, Zürich, ein Kostengutachten für eine Orientbahn vorgestellt, das sehr detailliert über die ganze Strecke Auskunft gab.[263]
Dieses Kostengutachten liess Guyer-Zeller zusammen mit anderen Angaben zum Projekt zu einer Broschüre zusammenfassen, die erneut das Interesse der Bevölkerung wecken sollte. Die Broschüre enthielt folgende Themen: 1) geschichtliche Entwicklung, 2) Protokoll der Begehung des Tracés bis Meran, 3) Geologischer Bericht, 4) Klimatischer Bericht, 5) Strategische Aspekte, 6) Technischer Bericht, 7) Nachwort von Guyer-Zeller.
Wir sehen, dass auch hier wieder mit dem Guyer-Zeller eigenen Fleiss und Sorgfalt Informationen zusammengetragen worden sind. Zudem ist zu beachten, dass jeder Bericht und jedes Gutachten in dieser Broschüre von erfahrenen Fachleuten bearbeitet worden war![264]
Doch auch diese mit aller Sorgfalt und mit viel Aufwand gestaltete Broschüre, die immerhin rund 70 Seiten umfasste, konnte die Beratungen in der Bundesversammlung über die Schmalspurbahn im Kanton Graubünden nicht mehr beeinflussen, denn diese stellte sich hinter den Antrag des Bundesrates.[265]
Doch das Thema wurde in verschiedenen Zeitungen nochmals aufgegriffen. Die «Schweizerische Handelszeitung» bezog noch einmal Stellung für eine Normalbahn, wobei sie auf eine Mitfinanzierung der italienischen adriatischen Eisenbahngesellschaft «Adriatico» zählte. Sie war der Ansicht, dass man sich diese Orientlinie nicht entgehen lassen dürfte! Die in der «Handelszeitung» dargelegten Schilderungen der zukünftigen Bahn erinnern an die begeisterten Berichte Guyer-Zellers im «Freien Rhätier» von 1895![266]

258 CH Bahnen, Nr. 13, 9.5.1896 und Nr. 14., 16.5.1896
259 CH Bahnen, Nr. 40, 15.11.1896
260 CH Bahnen, Nr. 29, 17.7.1897
261 CH Bahnen, Nr. 49, 4.12.1897
262 Bundesratsbeschluss vom 12.4.1898 auf Gesuch vom 25.6.1897
263 Kostengutachten M. Pestalozzi
264 Guyer-Zeller, Engadin-Orientbahn, Schweizerischer Teil, Project einer Normalbahn Chur–Albula–Ofenberg–Münster, Zürich 1898!
265 NZZ, Nr. 177, 28.6.1898
266 CH Handelszeitung, Nr. 69, 18.6.98 / Nr. 70, 21.6.1898

Der von Guyer-Zeller vorgesehene Streckenverlauf der Engadin-Orient-Bahn (EOB) von Chur bis Meran.



Nach: A. Guyer-Zeller, Engadin-Orientbahn. Schweizerischer Teil, Project einer Normalbahn Chur–Albula–Ofenberg–Münster, Zürich 1989. Zeichnung des Bahnlinienverlaufs von Hansruedi Müller, Dietlikon.

Obwohl Guyer-Zeller zum Zeitpunkt der Verhandlungen selbst in Bern war und den Mitgliedern der vorberatenden Kommission des Ständerates persönlich eine Broschüre hatte zukommen lassen, wurde im Ständerat anfangs Juni der Kredit für eine Schmalspurbahn genehmigt.[267]
In der Presse wurde der Entscheid für die Schmalspurbahn viel diskutiert, wobei das Projekt Guyer-Zellers erstaunlichen Anklang gefunden hatte! Neben der «Handelszeitung» entrüstete sich auch «Die Limmat» über den Entschluss zum Bau der Schmalspurbahn. Es könne nicht befriedigen, «... Bahnen zu bauen, die sich kaum von gewöhnlichen Strassenbahnen unterscheiden, ...», vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus müsste eine Vollbahn gebaut werden, die in «... direkten Zusammenhang mit dem Weltverkehr gebracht wird.» Guyer-Zellers Vorschlag sei zwar etwas überrissen, enthalte aber gute Vorschläge. Vor allem auch die Bedeutung für die ganze Schweiz werde berücksichtigt, und auch Zürich könnte von einer solchen Linie profitieren.
So sei diese Bahn auch nicht nur Sache eines einzelnen Kantons, sondern es müsste sich die ganze Schweiz daran beteiligen. Trotzdem war «Die Limmat» nicht überzeugt, dass das Projekt von der Bundesversammlung zulasten der Schmalspurbahn unterstützt würde. «Aber die fertig ausgearbeiteten Pläne für die Orient–Engadin-Bahn bleiben bestehen, zum mindesten als ein Zeugnis privaten Unternehmergeistes, späteren Gechlechtern vielleicht als Anregung, die Verwirklichung des grossen Gedankens an die Hand zu nehmen!»[268]
Mit dem Beschluss der Bundesversammlung, die Schmalspurbahn zu unterstützen, war dann das Projekt Guyer-Zellers endgültig zur Seite gestellt, obwohl dieser beim Bundesrat gegen den Entscheid protestierte. Ändern konnte er nichts mehr! Trotzdem liess ihn aber das Projekt noch nicht in Ruhe, und angeregt durch einen Churer, der sich für das Projekt erwärmt hatte und mit ihm brieflich in Kontakt trat, überlegte er, ob das Projekt in irgendeiner Form doch noch verwirklicht werden könnte.[269]
Das oben dargestellte Projekt einer EOB zeigt einmal mehr Guyer-Zellers spekulativen und begeisterungsfähigen Geist mit aller Deutlichkeit. Viele seiner Pläne waren aber für die meisten seiner Mitbürger zu gross, um verstanden zu werden. Dass Guyer-Zeller das Projekt von 1896 vorerst ruhen liess und nicht mit der ihm sonst eigenen Ausdauer weiter verfolgte, mag darauf zurückzuführen sein, dass er in diesen Jahren sehr stark in Anspruch genommen war. Denken wir nur an seine Aufgaben als Verwaltungsratspräsident der NOB, an seinen Einsatz für die UeBB und vor allem an das Projekt der JB, das er neben anderen geschäftlichen Tätigkeiten zusätzlich verfolgte. Obwohl er sicher ein unermüdlicher «Schaffer» war, konnte er vermutlich die nötige Zeit, die eine Weiterentwicklung der EOB erfordert hätte, nicht mehr aufbringen!

267 vgl. Allgemeine Schweizer Zeitung, Nr. 134, 11.6.1898
268 Die Limmat, Zürcher Morgenzeitung, Nr. 134, 10.6.1898
269 Briefwechsel zwischen Lardelli und Guyer-Zeller von 1899 / Stadtbibliothek Winterthur

270 Wrubel, JB, S. 424
271 vgl. Schärli, Höhepunkt, S. 13 sowie Kapitel 6.8. dieser Arbeit
272 Wrubel, JB, S. 429
273 SBZ, Nr. 134, 7.6.1890

6.9. Die Jungfraubahn

6.9.1. Vorgeschichte

Die Entwicklung der Eisenbahnen machte vor dem Gebirge nicht halt, und dank der Erfindung der Riggenbachschen Zahnradstange war es möglich geworden, auch grosse Steigungen zu überwinden. Dies ermöglichte den Bau der ersten schweizerischen Zahnradbahn von Vitznau auf die Rigi, die am 23. Mai 1871 eröffnet werden konnte.[270]
Immer höhere Berge wurden von den Bahnen erobert, und da aufgrund der steigenden Frequenzen im Tourismus auch ein entsprechender Bedarf bestand[271], nahm die Zahl der Bergbahnen rasch zu. 1886 erlaubte sich die «NZZ» als Aprilscherz, von einem Bahnprojekt auf die Jungfrau zu berichten. Nur drei Jahre später, am 16. Oktober 1889, wurde ein erstes Konzessionsgesuch für eine solche Bahn von Ingenieur Köchlin eingereicht. Ihm folgte nur wenige Tage darauf, am 22. Oktober 1889, ein solches von Ingenieur Trautweiler.[272] Zu diesen zwei Konzessionsgesuchen, deren Bewerber sich trotz entsprechender Aufforderung von seiten des Eisenbahndepartementes nicht verständigen konnten, gesellte sich ein weiteres von Ingenieur Locher, der 1890 ein neuartiges Bahnsystem für eine Jungfraubahn vorschlug.[273] Um das Projekt Guyer-Zellers besser würdigen zu können, möchte ich an dieser Stelle kurz auf diese Projekte eintreten.
Allen drei Projekten gemeinsam war die Erschliessung der Jungfrau vom Tal von Lauterbrunnen aus. Etwas unterschiedlich wurde der Ausgangspunkt und folglich auch die Linienführung gewählt.
Köchlin und Trautweiler schlugen beide als System eine Standseilbahn vor. Köchlin, ein Ingenieur aus Zürich, der damals im Hause Eiffel in Paris tätig war, wollte mit fünf Sektionen von Stechelberg aus bis in den Bereich des Jungfraugipfels gelangen. Als einziger wählte er eine teilweise oberirdische Linienführung. Trautweiler dagegen, ein Ingenieur aus dem aargauischen Laufenburg, sah ein vollständig unterirdisches Trassee von Stegmatten (zwischen Lauterbrunnen und Stechelberg) bis unter den Gipfel des Jungfraumassivs vor, wobei er die Strecke in vier Sektionen einteilte. Die vollständig unterirdische Streckenführung pries er als Vorteil wegen des Schutzes vor Sturm, Gewitter, Lawinen und Steinschlag. Zudem wollte Trautweiler im Falle eines Bremsversagens unter Ausnützung der Kompression der Tunnelluft den Wagen bremsen, indem er ein im Vergleich zum Tunnelquerschnitt gesehen nur unwesentlich kleineres Wagenprofil vorsah. Dieser Teil seines Systems war allerdings nicht ganz durchdacht und hätte einer genaueren Prüfung nicht standgehalten.
Gleiches galt im Prinzip auch für das Projekt Locher. Locher, Ingenieur aus Zürich, wandte das pneumatische System noch weitergehend an und baute sogar die ganze Fortbewegung der Wagen im Tunnel im Sinne einer Rohrpost auf diesem System auf.
Allen drei Projekten gemeinsam waren die insgesamt sehr steilen Tunnelstrecken, die nicht nur betriebliche, sondern auch baulich sehr anspruchsvolle und nur

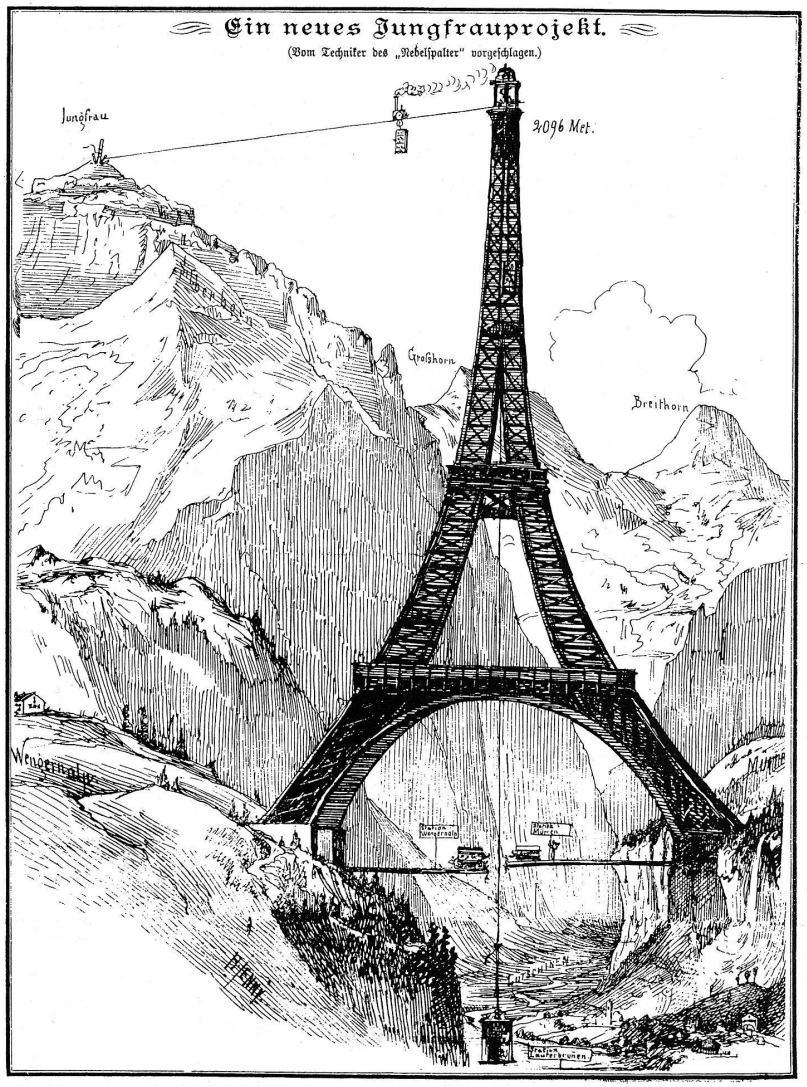
schwer lösbare Probleme mit sich gebracht hätten. Zudem waren die Überlegungen zum Bauprogramm durchwegs zu optimistisch.
Die Projekte wurden in der Presse viel diskutiert, und es ist anzunehmen, dass Guyer-Zeller sie studiert und verfolgt hatte, denn auch in dem von ihm finanzierten Blatt «Der Allmann» erschienen Berichte darüber![274]
Zwischen den drei Herren Köchlin, Trautweiler und Locher kam es zu einer Einigung für ein gemeinsames Projekt, und 1891 wurde ihnen vom Bundesrat dafür eine Konzession erteilt.[275] Die bau- und betriebstechnischen Nachteile und Unzulänglichkeiten sowie auch die konzeptionellen Schwächen dürften dafür verantwortlich gewesen sein, dass dieses aber trotzdem nicht zur Ausführung gelangte.

6.9.2. Guyer-Zellers Idee und sein Konzessionsgesuch

Ob Guyer-Zeller sich zu dieser Zeit schon mit dem Gedanken eines eigenen Projektes beschäftigt hat, wissen wir nicht. Immerhin können wir sagen, dass es nicht seiner Art entsprochen hätte, lange mit der Präsentation einer Idee zuzuwarten. In der Zwischenzeit war 1890 die Wengeneralpbahngesellschaft gegründet worden, die sich die Realisierung einer Verbindung Lauterbrunnen–Grindelwald zum Ziel gesetzt hatte. Diese Verbindung konnte trotz vorerst heftiger Widerstände in der Bevölkerung am 20. Juni 1893 dem Betrieb übergeben werden. Und gerade dieser Umstand, dass es eine Bahn gab, die über die Kleine Scheidegg fuhr, brachte Guyer-Zeller auf die Idee seines Projektes. Als er am 26. August 1893 «... von Mürren aus das Schilthorn bestieg, und von klarem Wetter begünstigt Eiger-, Mönch- und Jungfraugruppe während eines Tages überblicken konnte, wurde die Idee für die Aufstellung eines neuen Traces für eine Jungfraubahn gefasst.»[276]
Guyer-Zeller, praktisch und klar denkend wie immer, dürfte die Unzulänglichkeiten der bis anhin bestehenden Projekte erkannt haben. Nun aber kam ihm eine eigene Idee zur Lösung der Aufstiegsprobleme zur Jungfrau. Im Unterschied zu den andern Projekten wollte er nämlich die Strecke der Wengeneralpbahn bis auf die kleine Scheidegg benützen und erst von diesem Punkt aus die Bahn auf die Jungfrau führen. Fürwahr eine bestechende Idee! Eine Nacht nach der Schilthornbesteigung skizzierte Guyer-Zeller eine Linienführung in sein Notizbuch und setzte seine Initialen darunter.
Guyer-Zellers Linienführung von der Kleinen Scheidegg aus hatte zwei ganz entscheidende Vorteile gegenüber derjenigen seiner Konkurrenten. Er kam mit bedeutend kleineren Steigungen aus. Dies ermöglichte die Anlage einer Zahnradbahn. Zudem konnte er die Zwischenstationen, die er für das Kreuzen der Züge und auch für eine etappenweise Inbetriebnahme benützte, bezüglich Aussicht sehr attraktiv und abwechslungsreich anlegen.
Guyer-Zellers Idee war gekennzeichnet von einer geschickten Konzeption und gleichzeitig dem nötigen Sinn für die technischen und finanziellen Realitäten.

274 z. B. Der Allmann, Nr. 112, 22.10.1889 Projekt Köchlin / Nr. 66, 11.6.1890, Projekt Locher
275 Wrubel, JB, S. 431
276 Konzessionsgesuch Guyer-Zellers vom 20.12.1893

Ein Projektvorschlag des Nebelspalters für eine Jungfraubahn, 1889.



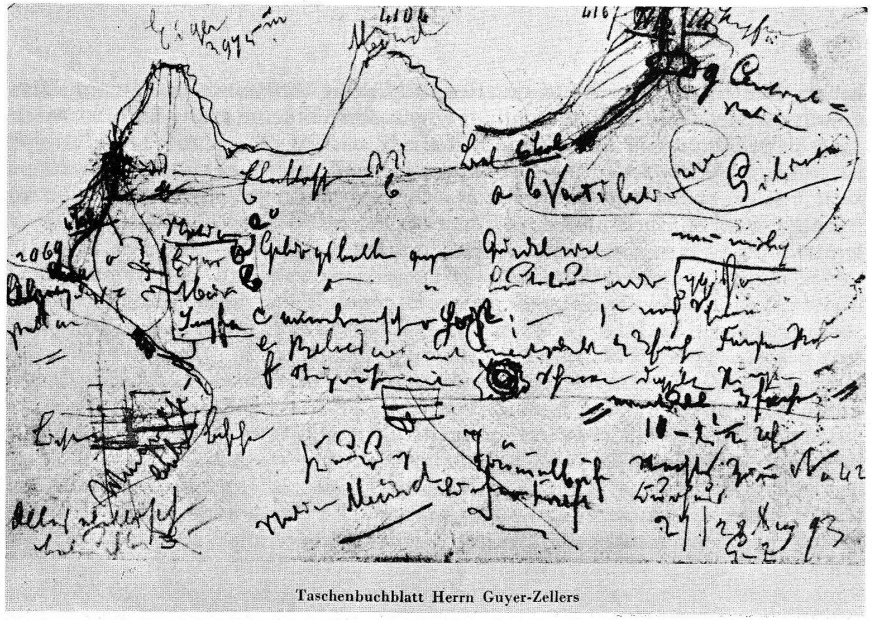
Aus: Der Nebelspalter, Nr. 49 vom 30. November 1889.

Wie wir es von ihm nicht anders gewöhnt sind, dachte er diese Idee bis in alle Einzelheiten durch und wog die damit verbundenen Fragen mit bekannter Gründlichkeit ab. So zog er auch schon sehr früh Ingenieur und NOB-Direktor Brack zur Ausarbeitung seiner Pläne bei.

In einer Vereinbarung wurde festgehalten, dass Brack sich bereit erklärte, Guyer-Zeller beim Projekt der JB zu unterstützen und bis zur Einreichung des Konzessionsgesuches nichts an die Öffentlichkeit zu bringen. Dafür wurde ihm eine nicht näher genannte Entschädigung zugesprochen.[277]
Guyer-Zeller ging sehr sorgfältig vor, so dass wir schon in der ersten Vorlage seines Projektes die Behandlung aller wesentlichen bau- und betriebstechnischen Fragen finden. Auf diesen Grundlagen beruhte auch das Konzessionsgesuch.
Zu den bereits bestehenden Projekten meinte Guyer-Zeller: «Wie Ihnen bereits bekannt, existieren bereits drei direkt vom oberen Lauterbrunnenthal ausgehende Jungfraubahnprojekte – Trautweiler, Köchlin und Locher – an deren Ausführung auch schon aus technischen Gründen kaum noch jemand ernstlich denken dürfte.»[278]
Das Konzessionsgesuch, das Guyer-Zeller anfangs 1894 einreichte, wurde verschiedenen Instanzen zur Begutachtung und Stellungnahme vorgelegt. Auch der Bezirksingenieur wurde in dieser Frage angegangen. Seine Reaktion zeigt, dass Guyer-Zeller nicht allein war mit der obigen Ansicht, denn Bezirksingenieur Aebi hielt in seiner Antwort an die Baudirektion Bern fest, dass Guyer-Zellers Projekt zwar mit der Eigerbahn kollidiere, die anderen JB-Projekte jedoch verjährt seien und zudem: «Das vorliegende Projekt ersetzt in gewissem Sinne diese früheren Projekte, denn es weist nebst der Station Jungfrau eine Station Mönch und Station Eiger auf, die sich allerdings nicht auf der Spitze der betreffenden Berge befinden, aber doch schöne, eigenartige Aussichten bieten und auch als Ausgangspunkte für die Besteigung dienen sollen. – Diese eigenartige Disposition muss als eine glückliche bezeichnet werden, indem dadurch eine mannigfaltige Abwechslung in den Aussichten und Touren erzielt wird, dann aber auch der Bau successive ausgeführt und dem Betrieb übergeben werden kann. Sollten sich in den höheren Regionen, nicht vorauszusehende, Schwierigkeiten ergeben, die die Ausführung erheblich verzögern oder gar unmöglich machen sollten, so wäre das für eine Anlage mit einer einzigen Station auf der Spitze eine grosse Calamität. Bei der vorliegenden Anlage können in einem solchen Falle wenigstens die unteren Sectionen betrieben werden.»[279]
Auch sonst halte er das Projekt für realisierbar. Weiter führte er aus, dass der Bau dieser Bahn vor allem auch für die ganze Region von grossem Nutzen sein könne. Auch die Gemeinden Lauterbrunnen, Grindelwald und Interlaken, das bereits eine führende Rolle im Tourismus des Berner Oberlandes spielte, sprachen sich dem Projekt gegenüber positiv aus. Zu Recht versprachen sich die Gemeinden dadurch eine zusätzliche Belebung des Tourismus.[280]

277 Vereinbarung zwischen G-Z und Brack vom 23.9.93 / JB-Archiv Interlaken
278 Konzessionsgesuch für eine Jungfraubahn
279 Brief Bezirksingenieurs M. Aebi an die Baudirektion des Kt. Bern, Interlaken, den 3.4.1894 / JB-Archiv Interlaken (In)
280 Schärli, Höhepunkt, S. 70/71

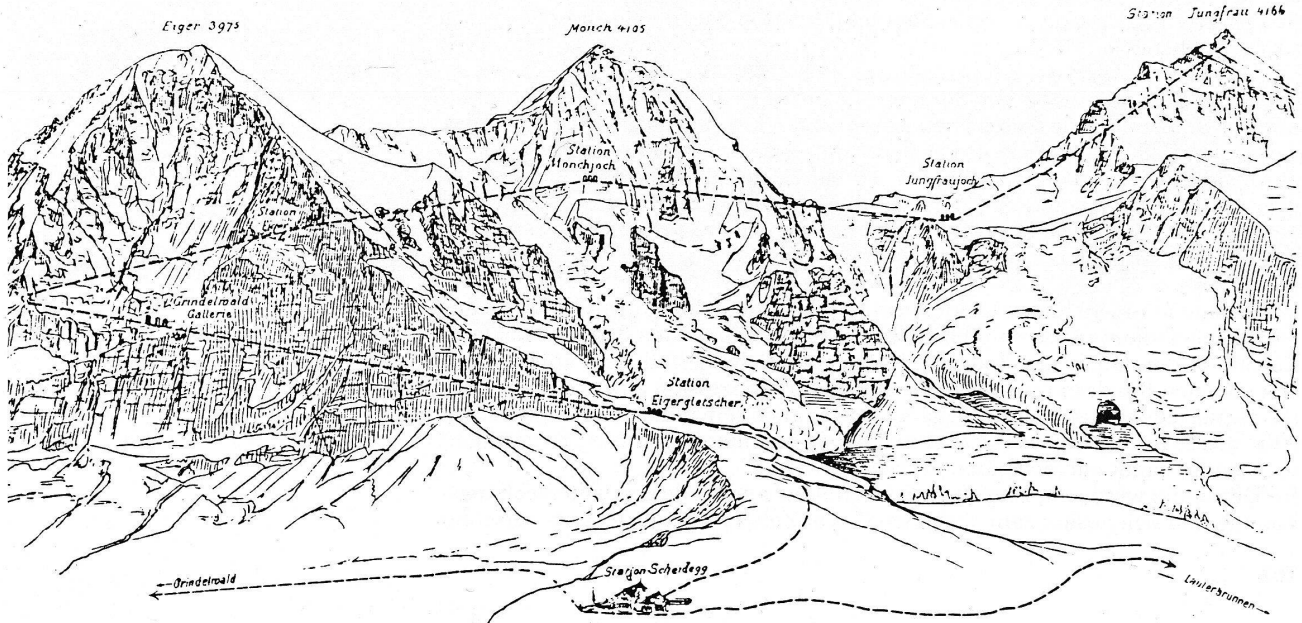
Guyer-Zellers erste Skizze für eine Jungfraubahn. Tagebuchblatt vom 27./28. August 1893.
Reproduktion bei der Direktion der Jungfraubahn, Interlaken (Standort des Originals unbekannt).



Taschenbuchblatt Herrn Guyer-Zellers

Der dem Konzessionsgesuch für die Jungfraubahn vom 12. Dezember 1893 beigelegte Plan.
Kopie aus dem Exemplar der Stadtbibliothek Winterthur.

Chemin de fer de la Jungfrau _ Concession Guyer-Zeller.



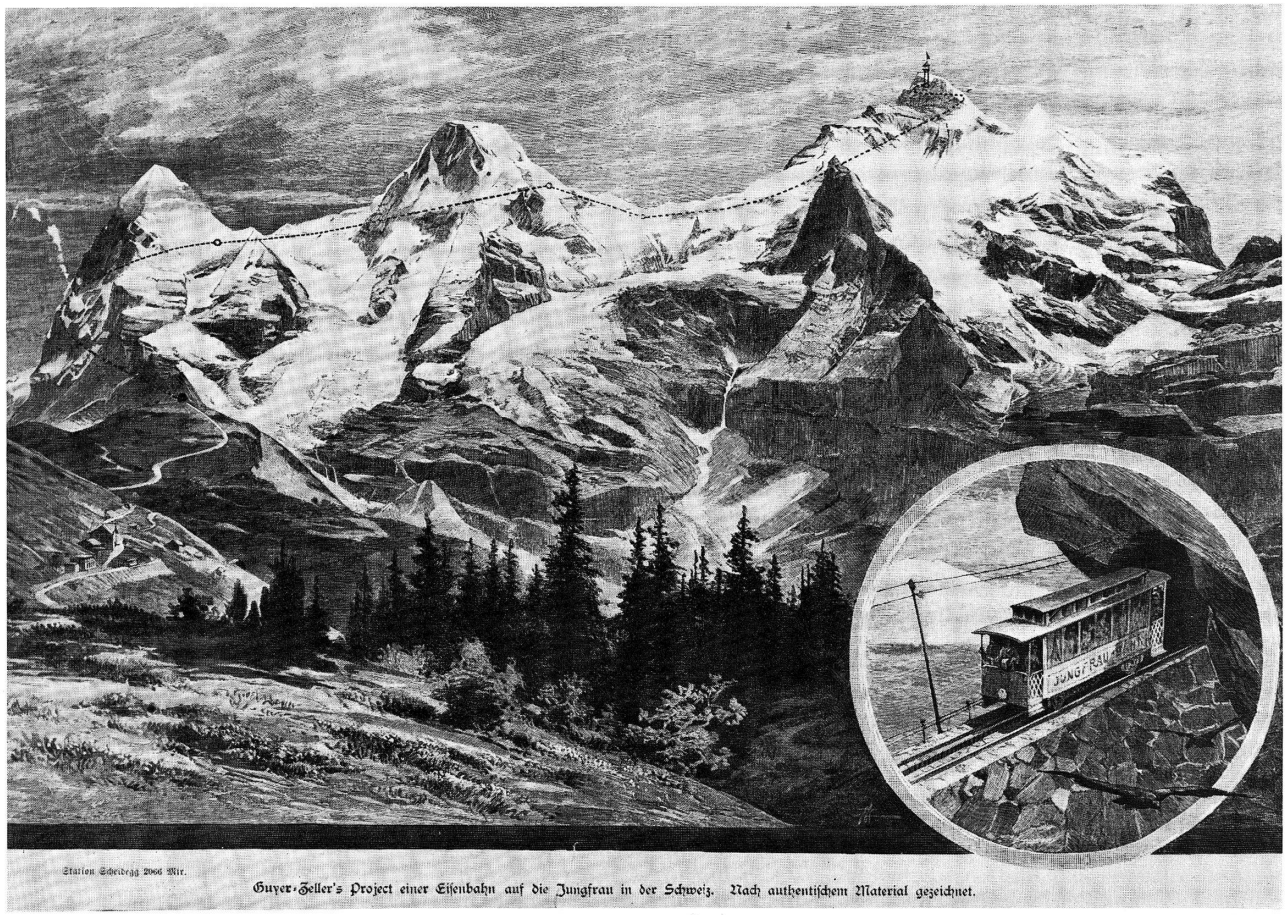
Die Jungfraugruppe.
(Nordseite)

Einzig Lauterbrunnen wollte die Rechte für die Abgabe von Wasserkräften gewahrt wissen, da diese eventuell für eine spätere Eigennutzung für industrielle Zwecke gebraucht werden könnten.[281]
Doch nicht allen wollte das Projekt Guyer-Zellers mit offener Linienführung bis zum Eigergletscher gefallen! So erhoben die Herren Strub (Betriebsdirektor Berner Oberland-Bahnen [BOB]) und Studer (Inspektor BOB) als Inhaber einer Konzession für eine Eigerbahn Einspruch beim Bundesrat, da Guyer-Zeller von der Scheidegg bis zum Eigergletscher genau das von ihnen vorgesehene Trassee benützen wollte. Da die Pläne für die erste Sektion der Bahn kurz vor der Fertigstellung standen und der Baubeginn auf Sommer 1894 geplant war, wehrten sie sich gegen Guyer-Zellers Linienführung.[282]
Der Bundesrat unterrichtete Guyer-Zeller von dem Protest und riet ihm, sich mit den Eigerbahnkonzessionären bezüglich des gemeinsamen Trassees zu verständigen.[283] Guyer-Zeller versuchte den Konflikt vorerst dadurch zu lösen, dass er sein Trassee weiter nach Osten verschob, um dem Eigerprojekt auszuweichen. Er bat dann den Bundesrat, zur Besprechung dieses Problems mit der BOB und der Wengeneralp-Bahn (WAB) eine Konferenz einzuberufen. Er hoffte, dass mit diesen Bahnen eine Einigung erzielt werden könnte, da sie ja auch von der erhöhten Frequenz, die seine Bahn bringen würde, profitieren könnten.[284]
Die Verständigung kam offenbar zustande, denn in einem Schreiben vom 3. Oktober 1894 teilten Studer und Strub dem Bundesrat mit, dass sie an der Generalversammlung der WAB die Aktionäre um ihre Meinung gefragt hätten und diese das Jungfrauprojekt einer Bahn auf den Eiger vorzögen. So beschlossen sie, auf ihre Konzession zu verzichten und dieselbe gegen eine Entschädigung zurückzuziehen.[285]
Obwohl Guyer-Zeller sein Konzessionsgesuch rechtzeitig eingereicht hatte, so dass eine Behandlung in der Sommersession der eidgenössischen Räte hätte erfolgen können, wurde dieses Thema auf die Dezembersession verschoben. Dies gab Guyer-Zeller Gelegenheit, mit den Kommissionsmitgliedern aus National- und Ständerat Kontakt aufzunehmen. Er bat beim Bundesrat um Angabe der Namen und Adressen dieser Mitglieder, was ihm auch gewährt wurde. Es ist anzunehmen, dass Guyer-Zeller in der Zwischenzeit versuchte, die betreffenden Leute für sein Projekt günstig zu stimmen.[286]

Verschiedene andere Kreise meldeten inzwischen ihre Bedenken in bezug auf das Guyersche Projekt an! So befürchtete der SAC, dass durch den Bahnbau der freie Zutritt auf den Gipfel der Jungfrau nicht mehr sichergestellt sein könnte, und ersuchte den Bundesrat, die Bestimmung in der Konzession aufzunehmen, dass der Gipfel jederzeit auch für Berggänger zugänglich sein müsse.[287] Der Bundesrat teilte dieses Begehren Guyer-Zeller mit, der sich, selber begeisterter Berggänger, vollständig damit einverstanden erklärte.[288]
Im Dezember wurde das Projekt im Ständerat behandelt, dessen Untersuchungskommission sich positiv zum Vorhaben Guyer-Zellers aussprach. Trotz verschie-

281 Brief Regierungsstatthalters Mühlemann an Baudirektion des Kt. Bern vom 3.4.1894 / JB-Archiv In
282 Brief vom 22.1.1894 an den Bundesrat
283 Brief BR an G-Z vom 25.1.1894
284 Brief Guyer-Zellers vom 13.2.1894
285 Brief an den BR vom 3.10.1894
286 Brief Guyer-Zellers vom 10.11.1894 / Antwort des Bundesrates vom 12.11.1894
287 Gesuch des SAC an den BR vom 28.11.1894
288 Brief Guyer-Zellers an E'bahndept. vom 1.12.1894

Guyer-Zellers Projekt der Jungfraubahn.



Nach einem Holzstich von 1894.

dener Stimmen, die sich auch in den Räten gegen das Projekt aussprachen, überwog doch die Zustimmung![289]
Am 21. Dezember 1894 wurde Guyer-Zeller schliesslich die Konzession für eine Bahn auf die Jungfrau, allerdings unter gewissen Bedingungen, erteilt. So wurde ihm beispielsweise die Auflage gemacht, er müsse nachweisen, dass es für einen Menschen nicht gefährlich sei, mit der Bahn auf eine solche Höhe gefahren zu werden (Art. 8). Weiter wurde die Gesellschaft dazu verpflichtet, Fr. 100 000.– an ein Observatorium zu bezahlen und während seines Betriebes Fr. 1000.–/Monat, jedoch höchstens Fr. 6000.–/Jahr zu bezahlen (Art. 9a). Eine solche Unterstützung war übrigens von Guyer-Zeller selber vorgeschlagen worden.

6.9.3. Vorbereitung der Arbeiten

Guyer-Zeller gründete in Zürich eine wissenschaftliche Kommission, die über das Projekt beraten und alle nötigen Vorabklärungen und Vorarbeiten erledigen sollte. Diese Kommission setzte sich zusammen aus dem Geologen Prof. Dr. Golliez von Lausanne, Prof. H. F. Weber, Zürich, als Fachmann der Elektrotechnik, dem Direktor der meteorologischen Zentralanstalt, Dr. J. Maurer, sowie Guyer-Zellers Schwiegersohn, Prof. von Salis. Weiter waren auch NOB-Direktor Brack, der für den Oberbau zuständig war, und Inspektor Strub, der mit einer Teilnahme am Bau der Jungfraubahn einerseits für seine zurückgezogene Eigerkonzession entschädigt wurde, andererseits aber auch seine Erfahrungen von der WAB miteinbringen konnte, sowie andere Herren vertreten, deren Zahl mit der Zeit noch zunahm.[290]

Die Arbeit der Kommission wurde in der Öffentlichkeit interessiert verfolgt, und auch die «NZZ», die Guyer-Zeller ja nicht unbedingt nahestand, berichtete über die Fortschritte, die das Projekt machte. Die Tätigkeiten der Kommission wurden stets wieder gelobt, und es wurde betont, dass hier erstklassige Arbeit verrichtet werde.[291]
Im Sommer 1895 wurde die Kommission einberufen, um den für die Realisierung des Projektes notwendigen Wettbewerb international auszuschreiben. Es wurden Preise im Gesamtbetrag vom Fr. 30 000.– für die besten Lösungen ausgesetzt. Die wesentlichsten Punkte, die es zu behandeln gab, waren aufgeteilt in «Anlage der Bahn», «Ausführung der Bahn» sowie «Betrieb der Bahn». Die Bewerber hatten ihre Lösungen mit Zeichnungen und eventuell Modellen sowie entsprechenden Kostenberechnungen zu ergänzen und zu belegen. Es wurde festgehalten, dass auch Teilaufgaben oder Teilaspekte eingereicht werden könnten. Als Endtermin für die Einreichung der Aufgabe wurde der 1. August 1896 festgesetzt.[292]
Die Reaktion auf den Wettbewerb war sehr gross. In einem Heft, in dem die Bewerber für die JB-Preisausschreibung eingetragen wurden, sind 155 Einsender aufgeführt, die aus der ganzen Welt stammten. Es finden sich neben vielen Bei-

289 NZZ, Nr. 351 A2, 19.12.1894 / Nr. 352 A2, 20.12.1894 / Nr. 353 A2, 21.12.1894
290 Sitzungsprot. der wissensch. Kommission, vom 17.6.1895 und 15.2.1896
Bei Prof. von Salis handelt es sich um Ludwig Rudolf von Salis, 1863–1934, Professor der Rechte, 1894 Rektor der Universität Basel, ab 1897 Chef der Abteilung Gesetzgebung und Rechtspflege im EJPD, ab 1899 Präsident von der JB und der NOB als Nachfolger seines Schwiegervaters
291 NZZ, Nr. 173 A2, 24.6.1895
292 Ausschreibung: Internationaler Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die Anlage der Jungfraubahn vom 15.2.1896 / Archiv Eigergletscher (E'gl)

293 JB: Bewerber für die JB-Preisausschreibung / Heft im JB-Archiv E'gl
294 JB, Preisaufgaben, Auszug, Zusammenfassung von E. Strub vom 15.10.1896 / JB-Archiv E'gl
295 Einleitung zur Preisarbeit Elektro-Installationen von Max Halder, El.-Ing., Pittsburg / JB-Archiv E'gl

trägen aus der Schweiz solche aus London, Dessau, Magdeburg, Pittsburg und San Francisco, um nur einige zu nennen.[293]
Die Vorschläge wurden nach verschiedenen Themenkreisen geordnet und die interessantesten davon näher betrachtet. Es waren dies für den Unterbau zwölf, für elektrische Anlagen siebzehn, für das Rollmaterial sechs, für den Oberbau vier und für den geplanten Aufzug auf den Gipfel drei Vorschläge.[294]

Die Ausschreibung war auf grosses Interesse gestossen, und verschiedene Bewerber, von denen viele angesehene Experten in ihrem Fachgebiet waren, zeigten sich über das gute Projekt erfreut. Dies zeigt auch die Einleitung der Bewerbung von Max Halder, Elektroingenieur aus Pittsburg: «Wenn man die zahlreichen Jungfraubahnprojekte, welche vor einigen Jahren entstanden und teilweise auch concessioniert wurden, mit dem vorliegenden vergleicht, so kommt einem unwillkürlich der gewaltige Unterschied zum Bewusstsein, der zwischen den Projekten von damals und jetzt besteht. Während die früheren Eingaben bestrebt waren, das denkbar weitgehendste an Kühnheit der Entwürfe hervorzubringen, stützt sich das vorliegende Projekt, so weit es bereits Gestalt angenommen hat, lediglich auf Erfahrungstatsachen und vermeidet peinlichst alles, was neu und experimentell erscheinen könnte.
Trotzdem oder gerade deshalb muss man diesem Entwurf Bewunderung zollen, da er ein Tracé zu stande brachte, das den über 4000 meter hohen Gipfel mit einer maximalen Steigung von 25% erklimmt, während andere bis zu 96% vorschlugen. Die mässige, bei Bergbahnen übliche Geschwindigkeit, die Wahl des allerorts nun bewährten elektrischen Betriebs, der successive Ausbau der Bahn, sind weitere Momente, welche für die soliden Grundlagen des Unternehmens zeugen. Bei dem skizzenhaften Charakter der früheren Projekte wird man sich kaum verwundern müssen, wenn jene «kühnen Ideen» eben das blieben, was sie waren und wie Eintagsfliegen von der Bildfläche verschwanden, während der vorliegende Entwurf, in den Grenzen des unmittelbar Erreichbaren bleibend, sich lebenskräftig entwickelt hat und nun bald der Verwirklichung entgegengeht.»[295]
Diese Würdigung von Guyer-Zellers Projekt zeigt, dass es auch in Fachkreisen als etwas Besonderes galt. Wenn Halder schreibt, Guyer-Zeller halte sich an Bewährtes, möchte ich zufügen, dass dies wohl für die Welt, nicht aber für die Schweiz galt. Denn bis anhin war in der Schweiz die Salèvebahn die einzige Bahn, die elektrisch angetrieben wurde. Dies zeigt einmal mehr, dass Guyer-Zeller auf dem Stand der neuesten Entwicklungen war und dass er sich nicht nur auf die Schweiz konzentrierte, sondern aufmerksam verfolgte, was sich anderswo abspielte, entwickelt und ausgeführt wurde.
Die Tatsache, dass Guyer-Zeller nicht zuviel neue Aspekte in sein Projekt gebracht hat, entspricht einer Regel, die auch heute noch gilt. Auch in unserer Zeit, in der sich die Entwicklungen manchmal zu jagen scheinen, bestätigt sich die Gültigkeit des alten Grundsatzes, gemäss dem es meist ratsam ist, in einem Projekt nicht zuviel Neuland auf einmal zu vereinen.

Auch Ingenieur Strub reichte beim Wettbewerb sein neues, inzwischen patentiertes Zahnstangensystem ein. Dieses sollte bei der Jungfraubahn erstmals verwendet werden. Bei der Beurteilung seiner Eingabe trat er in Ausstand, um die anderen Mitglieder der wissenschaftlichen Kommission nicht zu beeinflussen. Die Kosten des Unternehmens budgetierte Guyer-Zeller zu diesem Zeitpunkt auf rund Fr. 10 Mio.[296]
An der ersten Sitzung der wissenschaftlichen Kommission vom 17. Juni 1895 orientierte Guyer-Zeller über die Entstehung seines Projektes. Er habe beim Abstieg vom Schilthorn im August 1893 einen Zug der Wengeneralpbahn beobachtet, der seinen Weg über die Wengeneralp nach der Kleinen Scheidegg genommen habe. Als er sich die Projekte Köchlin, Trautweiler und Locher vergegenwärtigt habe, sei ihm die Idee der Fortsetzung des Schienenstranges von der kleinen Scheidegg unter Eiger und Mönch hindurch bis auf den Jungfraugipfel gekommen. Er habe dann seine Skizze von Brack ausarbeiten lassen und beim Bundesrat um eine Konzession ersucht.
Nach langer und heftiger Diskussion in der Bundesversammlung sei ihm diese schliesslich erteilt worden, nachdem die anderen Konzessionsinhaber zugunsten einer Entschädigung auf ihre Konzessionen verzichtet hatten.
Nun sei es wichtig, dass eine gründliche Prüfung der Vorfragen stattfinde, wozu diese Kommission gegründet worden sei. Es sei nun vor allem auch wichtig, die mögliche Nutzung der vorhandenen Wasserkräfte für den Antrieb der Jungfraubahn abzuklären!
Für die Energieerzeugung sollten die weisse und die schwarze Lütschine dienen. Auch die geologischen Fragen mussten natürlich rasch geklärt werden, da die Bahn grösstenteils im Fels verlaufen sollte. An dieser Sitzung wurde über diverse Detailfragen sehr intensiv diskutiert, denn das geplante Bauvorhaben brachte viele neue Probleme, die von Baufachleuten zu lösen waren. In bezug auf die Kosten wurde informiert, dass Guyer-Zeller einen Teil des Kapitals zugesichert bekommen habe, da verschiedene grosse Banken am Vorhaben interessiert seien,[297] dass aber die Offerten der Schweizer Banken viel schlechter seien als diejenigen von Pariser, Berliner und Frankfurter Bankhäusern.

Zudem hatte Guyer-Zeller 1894 selber eine Bank gegründet, die heute noch bestehende Bank Guyerzeller, die vor allem die Finanzierung der Jungfraubahn sicherstellen sollte.
In der Kommission wurde auch über eine Teilnahme an der Landesausstellung in Genf beraten, die sich für die Präsentation der Jungfraubahn sehr gut eignen und auch ihren Bekanntheitsgrad steigern würde. Die Berichte über die Sitzungen der Kommission behielt Guyer-Zeller zurück und veröffentlichte sie exklusiv in den «Schweizer Bahnen», da in anderen Pressemitteilungen Falschmeldungen verbreitet worden waren.[298]
Zu diesem Zeitpunkt machte sich Guyer-Zeller auch schon Gedanken über weitere Anlagen und Attraktionen wie die Einrichtung eines Schlittenverkehrs bei der Station Mönch. Bei der Diskussion um die Lage der Station Mönchsjoch

296 Wrubel, JB, S. 438 f.
297 Protokoll vom 17.6.1895
298 CH Bahnen, Nr. 2, 22.2.1896

schlug Golliez vor, eine Variante zu wählen, von der der Abstieg auf das ewige Schneefeld sowie der Aufstieg auf den Trugberg sehr leicht sei. Weiter solle man dafür einen Weg bauen, da es von da eine sehr schöne Aussicht gebe, und er meinte: «Alles, was man von Schlittenfahrten auf dem ewigen Schneefeld geträumt habe, werde sich in schönster Weise verwirklichen lassen und vom Mönchjoch über ewiges Schneefeld und Aletschgletscher [könnte] eine Touristenstrasse entstehen, welche die grossartigste der ganzen Welt ist.»[299]

Diese Pläne wurden auch später, im Zusammenhang mit einer Variante des direkten Aufstiegs zur Jungfrau wieder diskutiert. Guyer-Zeller wehrte sich gegen eine Variante ohne Schleife im Eiger und meinte, nur mit einer solchen Linienführung könne eine Konkurrenzbahn auf Eiger und Mönch ausgeschaltet werden. Zudem könnte man von der Eigergalerie mit einem Aufzug von 800 m auf den Gipfel gelangen, von der Mönchstation mit einem ebensolchen von 500 m auf den Mönchgipfel «falls sich später wirklich ein Bedürfnis danach herausstellen sollte. Auch lässt sich ein Weg von der Mönchstation auf den Mönchgipfel konstruieren, der die Touristen den letzeren in 1¼ Stunden erreichen lässt. Ebenso liesse sich von der Mönchstation ein Weg in der Richtung nach dem Eiger bauen, auf diesen Gipfel könnte man vermittelst eines solchen Pfades von der Mönchstation in 2½ Stunden gelangen. Triebe man noch einen Stollen von der Eigergalerie nach dem Eigerjoch zu, so könnten die Touristen, welche von der Mönchstation auf den Eiger gehen, auf dem Rückweg vom Eigerjoch aus durch diesen Stollen die Eigergalerie erreichen. Das sind Kombinationen, die Tausende von Touristen anziehen müssen, die noch den Mut und die Kraft in sich spüren, körperlich noch etwas leisten zu wollen.»[300]
Zu Beginn des Jahres 1896 wurde Strub zum ersten Direktor der Bahn gewählt.[301]
In diesem Zusammenhang ist es interessant, dass Strub einige Monate nach Amtsantritt Guyer-Zeller informierte, Brack habe ihm abgeraten, die Stelle als Direktor anzunehmen und ihm empfohlen, die Stelle bei der BOB zu behalten. Er habe auf die Unsicherheit des Unternehmens hingewiesen und gemeint, Guyer-Zeller «denke doch nicht daran, die ganze Bahn zu erstellen, sondern nur die erste Sektion» und dafür brauche es keinen Direktor.[302]
Dieser Hinweis zeigt, dass nicht alle Leute an das Gelingen des geplanten Werkes glaubten. Denn dass sogar Brack, der sich schon in einer sehr frühen Phase dem Projekt zur Verfügung gestellt hatte und der Guyer-Zeller mit seinem Durchsetzungsvermögen schon von der NOB her kannte, solche Zweifel hegte, mag erstaunen. Dass Strub sich davon aber nicht hatte abbringen lassen, zeigt, dass dieser fest an das Gelingen glaubte. Diese Zwiespältigkeit zwischen Faszination am Werk und leisen Zweifeln mag mit ein Grund für die schlechten Geldangebote der Schweizer Banken gewesen sein. Zudem war man Guyer-Zeller auch nicht unbedingt wohlgesinnt nach der NOB-Affäre des Jahres 1894.

Bezüglich Wasserkräften stand fest, dass die Stromerzeugung grösser sein sollte als zur Deckung des eigenen Bedarfs nötig, um die diesbezüglichen Forderungen

299 Protokoll vom 15.2.1896
300 Protokoll 4.7.1896
301 Protokoll vom 15.2.1896
302 Brief E. Strubs an G-Z vom 18.11.1896 / JB-Archiv E'gl

beispielsweise Lauterbrunnens zu erfüllen. Zudem sollte der Verkauf von Strom an die Industrie und andere Bahnen in Betracht gezogen werden. Dies wurde auch bereits in der Bauphase möglich. Nachdem sich die Gemeinde Wengen nämlich für den Bezug von Elektrizität von der JB-Gesellschaft interessiert hatte, reichte die JB 1900 ein Gesuch ein für die Abgabe von Energie für die Elektrifizierung von Wengen. Dies wurde vom Bundesrat bewilligt, da es im Interesse der Allgemeinheit sei.[303]

Weiter wurde für die Baustelle bestimmt, dass während des Baus der Bahn ständig ein Arzt anwesend sein sollte, der Räume, Material, Krankenpfleger und Bademöglichkeiten zur Verfügung haben sollte, damit die Arbeiter möglichst gut versorgt werden konnten. Der Bahnarzt sollte die Arbeiter während der Dauer des Baues regelmässig untersuchen, damit neben der frühzeitigen Erkennung allfälliger Krankheiten auch Veränderungen, die der ununterbrochene Aufenthalt in dieser Höhe bewirken könnte, festgestellt werden könnten. Damit dieser Arzt genügend Beschäftigung und ein rechtes Auskommen hatte, wurde beschlossen, dass er zusätzlich Touristen auf der Kleinen Scheidegg, in Wengen und auf der Wengeneralp behandeln dürfe.

Für die erste Sektion war inzwischen bereits Bauwerkzeug bestellt worden, und eine Baracke für 50 Mann war in Bau. Eine zweite war geplant, da man für den Bau mit einem Bestand von 100 Mann rechnete!
Einen guten Eindruck von der Vorbereitung und dem Umfang der gesamten Arbeiten erhält man aus folgender Zusammenstellung der vorgesehenen Einrichtungen, die noch vor dem Baubeginn der Bahn errichtet werden mussten:

«Programm für die Bauten am Tunneleingang

1. Wohnhaus für 2 Ingenieure, 1 Arzt, 1 Cassier, 1 Gast, 1 Gehilfe, je 1 Zimmer à 1 Bett nebst 1 Bureauzimmer, 1 Kassenzimmer, 1 kleines Handmagazin – stockhoch
2. Wohnhaus für ca 24 Aufseher und Maschinisten teils Zimmer à 1 Bett teils Zimmer à 2 Betten – stockhoch
3. Wohnhaus für ca 70 Arbeiter mit Abteilungen à 8 Betten und ca 12 m^3 Luftraum pro Mann – stockhoch
4. Spital für 4–5 Kranke nebst Zimmer für den Wärter und Operationszimmer – stockhoch
5. Kantine mit 1 Zimmer für Ingenieure
1 Zimmer für Aufseher
1 Saal für Arbeiter
grosse Küche und Keller
Zimmer für Koch, Gehilfen usw.
Arbeitersaal ebenerdig, die übrigen mit Kniestock – Aufseher und Arbeiter sind in der Regel nur zu ⅔ anwesend, doch muss zur Not für alle Platz sein.

303 Brief Hegners an Baudirektion Bern vom 27.9.1900 sowie Bestimmungen der JB-Gesellschaft für die Lieferung elektrischer Energie / JB-Archiv E'gl

6. Reparaturwerkstätte 20 × 8 m, ebenerdig; hinter Gebäuden 1–5
7. Werkzeug- und Cementmagazin 20 × 6 m, ebenerdig; hinter Gebäuden 1–5
8. Verpflegungsmagazin 14 × 6 m, Kniestock und Keller; hinter Gebäuden 1–5
9. Waschanstalt mit Bad und Dusche
10. Magazin für Sprengmaterial 5 × 6 m in geeigneter Entfernung
11. Abortanlagen
12. Lokomotivremise 20 × 5 m unmittelbar am Tunnelportal

Durchlaufender Gang 1 m breit durch die Gebäude oder vor denselben und Verbindungsgang zwischen denselben.»[304]

Die Teilnahme an der Landesausstellung in Genf muss sehr erfolgreich verlaufen sein und die Popularität des Projektes günstig beeinflusst haben. Auf jeden Fall interessierten sich auch Vertreter des Auslandes für Vorträge der an Planung und Bau beteiligten Personen.[305]
Im Sommer 1896 wurde eine Broschüre herausgegeben, die das Projekt der Jungfraubahn wissenschaftlich, technisch und finanziell beleuchten sollte. Die Broschüre war mit grösster Sorgfalt zusammengestellt, und die verschiedenen Gutachten waren verständlich dargelegt. Das über 80 Seiten starke Werk wurde von Guyer-Zeller an diejenigen Personen verschenkt, die sich seiner Meinung nach für das Projekt interessierten.[306]
Bemerkenswert ist, dass die Broschüre auf das Jahr 1897 sogar ins Englische übersetzt wurde. Dies auf vielseitigen Wunsch vor allem englischer und amerikanischer Besucher, die sich im Sommer 1896 sehr zahlreich und lebhaft für das Projekt interessiert und die Baustelle besucht hatten. Viele hätten im Hotel Scheidegg logiert, wo Guyer-Zeller sein Projekt in einem englischen Vortrag vorgestellt habe.[307]
Dies gibt einen Hinweis auf das überaus starke Interesse, das auch von ausländischer Seite dem Projekt entgegengebracht wurde. Aber auch in der Schweiz hatte das Werk viele Interessenten gefunden, so dass eine neue, verstärkte Auflage zur Verbreitung im Buchhandel herausgegeben wurde.[308]

6.9.4. Bauarbeiten

Am 27. Juli 1896 wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Da die Jahreszeit für alpine Verhältnisse schon fortgeschritten war, bekam man nicht mehr genügend qualifizierte Arbeiter, so dass sich die Arbeiten etwas verzögerten. Für Frühjahr 1897 hoffte man jedoch auf eine rasche Fortsetzung der Arbeiten. Aus den Berichterstattungen von Direktor Strub und anderen am Bau Beteiligten geht hervor, dass das ganze Unternehmen sehr sorgfältig und genau geführt wurde.[309]

In der ersten Bauzeit bestand neben der wissenschaftlichen Kommission auch ein Ausschuss derselben, der vor allem laufende Probleme und Sachfragen disku-

304 JB / Programm für die Bauten am Tunneleingang, o. D. / JB-Archiv E'gl
305 Protokoll vom 4.7.1896
306 Das Projekt der Jungfraubahn, Zürich 1896
307 CH Bahnen, Nr. 7, 13.2.1897
308 CH Bahnen, Nr. 45, 19.12.1896
309 Protokoll vom 12.12.1896

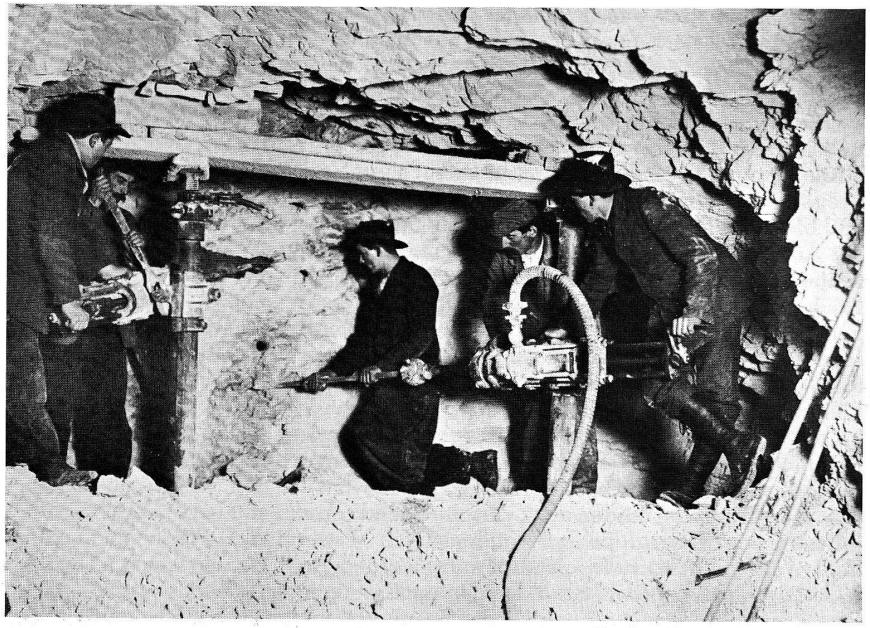
tierte. Für die Diskussion von besonderen Fragen wurden teilweise auch Fachleute beigezogen, ansonsten funktionierte dieser Ausschuss, der aus den Herren Strub, Hennings, Wrubel und Guyer-Zeller bestand, als eigentliche Bauleitung. Aus den Sitzungsprotokollen geht hervor, dass sich Guyer-Zeller in diesem Gremium auch in Sachfragen sehr kompetent engagieren konnte und dass er sich mit allen Fragen sehr intensiv auseinandersetzte. In diesen Sitzungen wurden alle wichtigen Entscheide technischer und personeller Art getroffen.[310]
Dr. Maurer schreibt zu dieser Kommission: «In dieser vielversprechenden Kommission waren neben der reinen Wissenschaft alle wichtigen Zweige der Technik und ihrer verwandten Gebiete würdig vertreten. Die gesamte technische Welt begrüsste denn auch mit Freuden die vorgenannte Körperschaft in vollem Bewusstsein, dass die weitere gedeihliche Fortentwicklung der Guyerschen Schöpfung auf einem starken Fundament erstellt war. Der Schreiber dieses erinnert sich noch sehr gut der tiefgründigen Debatten, die am genannten Tag [an der 1. Sitzung] in der Sitzung zur Sprache kamen.»[311]
Im Verlauf der nächsten Zeit wurden verschiedene Vorträge über das Bahnprojekt gehalten, Broschüren erschienen, und das allgemeine Interesse am Bau der Jungfraubahn wuchs.

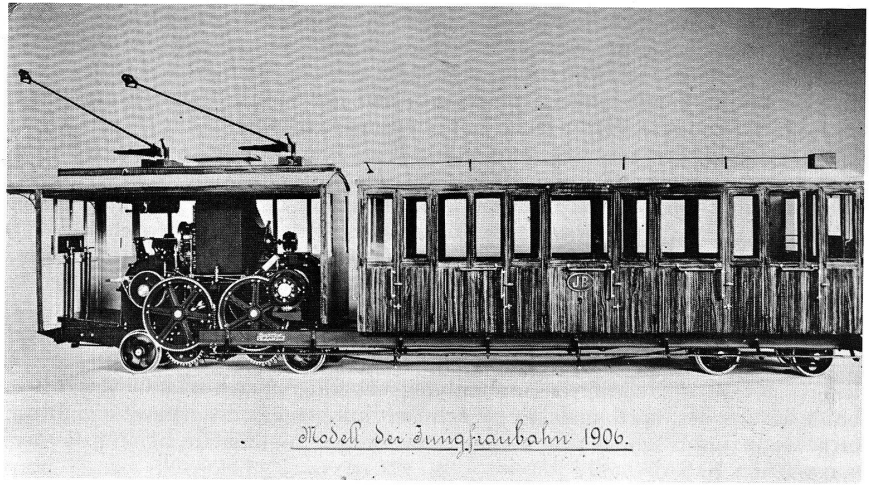
Aus aller Welt kamen Interessenten, um das grosse und gewagte Projekt zu bestaunen, denn die Baustelle bot in mancherlei Hinsicht besondere Erlebnisse. Es war eine nicht alltägliche Grossbaustelle, bei der die Arbeiter auf einer Höhe über Meer arbeiten und leben mussten, die aussergewöhnlich war und ganz besondere Anforderungen stellte. So wurden Nachrichten, die von der Baustelle auf der Kleinen Scheidegg ins Tiefland kamen, rege verfolgt.

Über die Arbeitsbedingungen in den ersten Monaten, bis die Häuser fertig gebaut waren, schreibt Maurer, der zur Einrichtung einiger meteorologischer Posten im Jungfraugebiet auf der Baustelle war: «Der August, ebenso wie der September waren entsetzlich schlecht in ihrem Witterungsverhalten; auf der Kleinen Scheidegg, gegenüber dem Bahnhof der Wengeneralpbahn, waren leichte Strohmeiersche Zeltwohnungen aufgerichtet, welche die einfachen Bureaux, zwei Schlafräume, Küche und Esszimmer beherrbergten. In den dünnwandigen Zeltstoff-Räumen fror man nachts bei der kalten und schneereichen Witterung ganz jämmerlich, aber wenn ein schwacher Sonnenblick des Tags die malerische Arbeitsbude dann und wann bestrahlte, wurde es doch wieder ganz erträglich. Der Herr Präsident besuchte uns auch ab und zu und sein freundliches, aufmunterndes Wort brachte stets neue, gute Stimmung in den kleinen Kreis.»[312]
Im ersten Bauwinter 1897/1898 war das Interesse besonders gross, denn der Bergwinter war gewöhnlich hart, und man wunderte sich, wie man am Eigergletscher mit den damit verbundenen Problemen zurecht kommen werde. Da dieser Winter aber relativ mild war, hatte man keine allzugrossen Probleme, und auch die Erkrankungen der Arbeiter hielten sich in Grenzen.

310 Protokolle des engeren Komitees der Jungfraubahn 13.5.1896–15.6.1897 / JB-Archiv E'gl
311 Maurer, Erinnerungen, S. 69/70
312 Maurer, Erinnerungen, S. 71

Arbeit im Jungfrautunnel mit elektrischen Gesteinsstossbohrmaschinen, um 1899.





Modell eines Rowan-Zuges, um 1906. Fotos bei der Direktion der Jungfraubahn, Interlaken.

Die Situation bei der Baustelle wurde von Bahnarzt Oetiker wie folgt beschrieben:
«Die Gesellschaft hat zwei sehr gut gebaute Wohnhäuser und ein Magazingebäude. In den Wohnhäusern findet sich je ein gut heizbarer Schlafsaal für je 30 Mann. Im Haupthaus haben wir ein Krankenzimmer mit 5–6 Betten. Jeder Arbeiter hat sein eigenes Bett, bestehend aus einer hölzernen Bettstelle, einem Strohsack und 3–4 Wolldecken. Ein Versuch mit Verabreichung von Leintüchern (weisse Angoradecken) bewährte sich nicht, denn die italienischen Mineure sind und bleiben schmutzig. Schon zu verhindern, dass sie nicht sofort, wenn sie von der Arbeit kommen, sich mit den schmutzigen Stiefeln ins Bett legen, kostet viel Mühe. Die italienischen Arbeiter haben ihre eigene Küche und zwei Köche. Zwei Köche für die 60 Mann sind nötig, weil ja alles Wasser erst durch Schmelzen von Schnee gewonnen wird, was viel Mühe macht. Der Speisezettel lässt oft zu wünschen übrig, denn der Ober-Koch stellt denselben nur nach Billigkeitsrücksichten auf. Makkaroni und Reis bildet den Hauptbestandteil der Nahrung. Frisches Fleisch wird 2 bis 3 Mal wöchentlich verabreicht.
So kostet denn Frühstück, Mittag- und Abendessen durchschnittlich bloss 55 Rp., natürlich ohne Wein. Diese Sparsamkeit hat zur Folge, dass die Leute dann durchschnittlich noch 20 Fr. Esswaren und Wein pro Kopf aus dem Magazin beziehen.»
Als Nahrungsmittel fanden auch verschiedene Produkte der neuen Lebensmittelindustrie wie Maggisuppe und Kondensmilch Verwendung. «Fleisch kann glücklicherweise recht leicht frisch aufbewahrt werden, denn der Gletscher ist ein Eiskeller, um den uns jede Stadt beneiden muss.» Auch ein Bäcker war mit von der Partie sowie ein eigener Koch für die Beamten und Aufseher. Doch eines fehlte offenbar: «Ein weibliches Wesen existiert am Eigergletscher nicht. Die Hausordnung macht uns deshalb auch viel Beschwerden. Zuerst war für jeden Schlafsaal ein Quartiliere bestimmt, dann für beide zusammen einer. Jetzt, seit die achtstündigen Schichten eingeführt sind, wird nach militärischem Muster Ordnung gehalten. Je zwei Arbeiter müssen acht Tage lang die Schlafsäle reinigen.» Zudem musste jeder Arbeiter sein Bett selber in Ordnung bringen und nach einem Plan die Wolldecken im Freien ausschütteln![313]

Man wusste sich also auch ohne weibliche ordnungsschaffende Kraft zu helfen! Diese Schilderung scheint mir sehr eindrücklich zu zeigen, dass das Unternehmen Jungfraubahn ein sehr komplexes war, denn neben den vielen technischen Problemen kamen solche wie die Verpflegung und Unterkunft der Arbeiter hinzu. Auch diese Fragen durften nicht ungelöst bleiben, denn bei schlechter Ernährung oder unsauberen Wohnstätten hätten leicht Krankheiten und Epidemien ausbrechen können, die sowohl für die Arbeiter als auch für das Unternehmen sehr schlimm hätten ausgehen können.
Interessant ist in diesem Zusammenhang ein Tagebucheintrag Guyer-Zellers beim Besuch des Suezkanals. Er sprach dort mit grosser Begeisterung über die Organisation der Arbeiten für dieses Bauwerk und interessierte sich für die Versorgung der Bauarbeiter!

313 CH Bahnen, Nr. 7, 16.2.1898

314 Kaporäle: Vorarbeiter
315 Schutterer: diejenigen Arbeiter, die das Ausbruchmaterial abtransportieren
316 Zum Problem des Schneeschmelzens und der Wassergewinnung vgl. Kapitel 6.9.7. dieser Arbeit
317 Arbeiteretat vom 10. Dezember 1897, Rob. Schnurrenberger / JB-Archiv E'gl

Nun konnte er seine eigenen Organisationsfähigkeiten selber voll einsetzen, denn auch wenn er die Arbeiten delegierte, hatte er doch stets die Fäden in der Hand und war darum besorgt, dass an alles gedacht wurde.

In diesem Zusammenhang mag auch die Zahl der Arbeiter auf Eigergletscher interessieren. Obwohl die Zahl leicht schwankte, blieb sie im grossen ganzen ungefähr konstant.

So waren es im Dezember 1897 rund 130 Mann, wovon:

«I. Italiener:	total 96 Mann	1 Aufseher, Bongera
		2 Kaporäle[314]
		1 Anzünder
		50 Mineure
		33 Schutterer[315]
		3 Schmiede
		1 Koch mit 3 Assistenten
		2 Quartilieri
II. Deutsche:	total 22 Mann	2 Köche
		1 Schneeschmelzer[316]
		2 Maultierknechte
		17 Monteurhandlanger, Träger usw.

Bureau etc.:
1. Ulrich, Materialverwalter und Bauschreiber
2. Schnurrenberger, Kontrolleur
3. Nägeli Christen, Massgehülfe
4. Garavaglia, Bauaufseher
5. Haary, Magazingehülfe und II. Postbote
6. Michel, Magaziner
7. Müller, Postbote Lauterbrunnen
8. Sch[...], Bäcker
9. Rupp, Koch
10. Suter, Monteur
11. Nägeli Hans, Hausknecht, Bureaudiener

Zimmerleute: Gertsch von Lauterbrunnen
Pinchetti von Frutigen»[317]

Diese Anzahl Leute sowie die verschiedenen Berufsbezeichnungen verdeutlichen, um welch komplexes und aufwendiges Unternehmen es sich bei der JB gehandelt hat. Auffällig ist, dass alle Bergarbeiter Italiener waren. Dies war damals durchaus üblich, waren die Italiener doch anerkannte Fachleute auf

diesem Gebiet. Interessant ist, dass die deutschen Arbeiter vorwiegend in Hilfsfunktionen eingestellt waren und als Handlanger arbeiteten. Schweizer gab es nur wenige, und sie waren in eher administrativen und organisatorischen Bereichen eingesetzt.
Beachtenswert ist, dass in dieser Aufzählung die eigentliche Bauleitung wie auch Direktor Strub fehlen und dass weder ein Ingenieur noch der Bahnarzt erwähnt werden.

6.9.5. Finanzierungsfragen

Die Bauarbeiten kamen weiter voran, und im Sommer 1898 stand die Eröffnung der ersten Sektion, nämlich der Strecke Kleine Scheidegg–Eigergletscher, bevor. Damit wurde auch die Frage nach der weiteren Finanzierung der Bahn wieder dringlicher. Bis anhin hatte Guyer-Zeller alles selber finanziert. In einem Brief vom 21. Juli 1898 kündigte Guyer-Zeller an, dass anlässlich der Eröffnung entweder die Gründung einer Gesellschaft erfolgen oder er ein Gesuch stellen werde, dass man ihm die Konzession auf seinen Namen übertragen möge.[318]
In einer Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung heisst es, dass die Konzession bis anhin auf Guyer-Zeller provisorisch ausgestellt gewesen sei und er die erste Sektion selber finanziert habe, da so der Bau rascher habe in Angriff genommen werden können. Die Bildung einer Aktiengesellschaft habe zu lange gedauert und den Baubeginn verzögert. Es sei jedoch bestimmt worden, dass eine später zu gründende Gesellschaft das erste Stück der Bahn zum Selbstkostenpreis werde zurückkaufen können. Zuerst sei der Bundesrat zwar zurückhaltend gewesen, aber da Guyer-Zeller einen Finanzausweis und die Zusicherung einer Bank vorgelegt habe, habe man der sektionsweisen Eröffnung und Finanzierung zugestimmt. Nun aber sei immer noch nichts gegangen in Sachen Aktiengesellschaftsgründung, weshalb man Guyer-Zeller aufgefordert habe, etwas zu unternehmen. Daraufhin sei das Gesuch vom 21.Juli 1898 für die Übertragung der Konzession auf Guyer-Zellers Namen eingereicht worden, welches auch genehmigt worden sei.[319]
Wie schon erwähnt, hatten die Schweizer Banken weniger gute Finanzierungsangebote gemacht als ausländische Banken, und allgemein war es für Guyer-Zeller wohl einfacher, zuerst selber alle Ausgaben zu finanzieren, als die Gelder anderweitig bereitstellen zu lassen. Zwar hatte er schon Ende 1897 einen Entwurf von Statuten über die Bildung einer JB-Gesellschaft eingereicht[320] und diese zusammen mit Verpflichtungsscheinen für die Finanzierung in der Schweiz und im Ausland verschickt. Jedoch konnte ich nicht herausfinden, wieviel Kapital auf diese Weise gezeichnet wurde.[321]

Einerseits auf das Drängen des Bundesrates hin, andererseits aber auch wegen der stets wachsenden Kosten wurde die Frage der Finanzierung immer dringender.

318 Brief Guyer-Zellers an das Eisenbahndepartement, 21.7.1898
319 Botschaft des Bundesrates an die BV betr. Abänderung der Konzession für die Jungfraubahn, 28.10.1898
320 Entwurf für Statuten einer Jungfraubahngesellschaft vom 5.11.1897 / JB-Archiv E'gl
321 Diverse Verpflichtungsscheine, zum Teil gezeichnet / JB-Archiv E'gl

Guyer-Zeller hatte bis Ende 1898 rund Fr. 2.75 Mio. in den Bau der Bahn investiert. Dieser Betrag lässt sich auch den Kosten entnehmen:

«Kostenart:		*Fr. rund:*
Verschiedenes:	Gehälter	236 500.–
	Bureaukosten	9 100.–
	Mobiliar	4 500.–
	Bureaumiete	4 900.–
	Varia	45 700.–
	Zinsen	54 000.–
	Expropriationen	40 700.–
Bahnbau:	Tunnels	545 000.–
	Rest ca.	70 000.–
Oberbau:	Gesamt	140 000.– davon
	Schienen	72 000.–
Hochbau:	Werkstätten	103 000.–
	Kraftstation	281 000.–
	Rest ca.	48 000.–
Rollmaterial:	Lokomotiven	8 000.–
	Personenwagen	50 000.–»[322]

Diese Zahlen und die wachsenden Ausgaben, die mit dem weiteren Bau und der Inbetriebnahme der ersten Sektion verbunden waren, zeigen, dass es nötig war, sich um die Gründung einer Gesellschaft zu bemühen.
In einem Telegramm an Bundesrat Zemp vom 16. Dezember 1898 kündigte Guyer-Zeller dann an, dass alles zur Gründung einer Gesellschaft bereit sei. Doch wollte Guyer-Zeller vermutlich nicht schon zu viele Leute, die bei seinem Projekt mitbestimmen konnten, miteinbeziehen. So finden wir bei der konstituierenden Generalversammlung der Aktienzeichner nur gerade fünf Aktionäre, die ein Aktienkapital von Fr. 2 Mio. vertraten. Es waren dies: Guyer-Zeller, sein Sohn Rudolf Guyer, sein Schwiegersohn von Salis, sein Schwager Karl Biedermann und sein Neffe Edmund von Hegner. Der Verwaltungsrat setzte sich zusammen aus Guyer-Zeller, der auch zum Präsidenten gewählt wurde, Hegner und Biedermann. Als Kontrollstelle wurden Gottlieb Lenz und Hans von Weiss, beides Kaufleute, gewählt, als Suppleant Dr. J. Maurer.[323]
Es ist interessant festzustellen, dass das Unternehmen bis 1906 in den Händen der Familie blieb. Erst 1906 wurde beschlossen, mehr Aktien auszugeben, und so finden wir im Jahr 1907 auch Bankier Lüscher, Nationalrat Wyss, Ingenieur Gobat, Bankdirektor Gruebler, Ingenieur Liechti und Sekretär Wrubel unter den Aktionären.[324]
Neben dem Aktienkapital galt es aber auch, das Obligationenkapital zu beschaffen. Dies bedeutete für Guyer-Zeller, die potentiellen Geldgeber vom Projekt zu überzeugen. Ein nicht sehr leichtes Unterfangen, wenn man bedenkt, dass mit der Eröffnung der Bahn noch einige Jahre gewartet werden musste, dass

322 Auflistung der Kosten pro Ende 1898 / JB-Archiv E'gl
323 Protokoll der constituierenden Generalversammlung der Aktienzeichner, Samstag, den 17. Dezember 1898, Vormittags 10 Uhr im Geschäftsdomizil der Gesellschaft, Alpenstrasse Nr. 24 in Bern / JB-Archiv In
324 Protokolle GV der JB 1899–1912 JB-Archiv In / Sogar 1929 gab es erst 29 Aktionäre, die zusammen 6145 Aktien vertraten (Prot. GV 1929)

sie also nicht sofort rentieren würde. Aus diesem Grund bat Guyer-Zeller den Bundesrat, den Artikel 21 der Konzession dahin abzuändern, dass die geplanten Taxen der JB erst dann reduziert werden müssten, wenn der Reinertrag der Bahn über drei Jahre hinweg 8% betragen habe. Dies sei nötig, um die Geldmittel beschaffen zu können. Zemp war auf die dringende Bitte Guyer-Zellers bereit, diese Frage sofort zu behandeln, und so konnte noch in der Sitzung vom 22. Dezember 1898 ein dahingehender Beschluss gefasst werden.[325]
Guyer-Zeller hatte sich schon früher darum bemüht, genauere Berechnungen über Ausgaben und geschätzte Einnahmen zu machen. So hatte er bei einem Zusammentreffen in Lauterbrunnen den Bürochef der WAB, Lehmann, gefragt, ob er Angaben machen könne über die Frequenzen im Fremdenverkehr. Lehmann musste ihm aber mitteilen, dass es beim Verkehrsbüro keine Statistiken gebe und dass er ihm nur die Frequenzen der WAB mitteilen könne. Diese betrugen im Jahr 1897 rund 100 000 Fremde, davon der grösste Teil aus Deutschland.
Lehmann gab an, dass von diesen Touristen 28 000 die WAB auf der ganzen Strecke, das heisst von Grindelwald via Kleine Scheidegg bis Lauterbrunnen, benützt hätten, dass weitere 11 200 eine Teilstrecke gefahren seien, was einem Total von rund 45 000 Passagieren entspreche. Davon müssten rund 8000 Fahrten von Einheimischen, Gesellschaften und Schulen abgezogen werden, was ein Total von 37 000 Touristen ergebe. Lehmann meinte, dass davon sicher alle die JB benützen würden, wovon vielleicht 10 000 bis Eigergletscher, rund 30 000 bis weiter hinauf.[326]
Aufgrund dieser Zahlen wurden verschiedene Berechnungen über die Rentabilität angestellt. So rechnete man bei der Eröffnung der Bahn aufs Joch, die für das Jahr 1906 geplant war, bereits mit einer solchen von Fr. 640 000.–.[327]
Diese Zahlen waren, wie sich in der Folge zeigte, zu optimistisch, vor allem was das Bauprogramm betraf. Dies führte später auch zu einigen Schwierigkeiten bei der Bereitstellung der Geldmittel.

6.9.6. Eröffnung der ersten Sektion

Am 19. September 1898 war es soweit, und die erste Sektion der Jungfraubahn konnte eingeweiht werden. Es war eine riesige Feier, ganz nach dem Sinne Guyer-Zellers. Obwohl es einige Zeit dauerte, bis die «vielen Hundert» Gäste mit der Bahn nach der Station Eigergletscher transportiert waren, verzichtete wohl niemand auf diese Fahrt. Von hier aus konnte die Strecke und die bis zu diesem Zeitpunkt erstellten ersten 800 m des Tunnels besichtigt werden. Dann folgten die offiziellen Feierlichkeiten, die mit Spiel und Gesang eines Orchesters sowie des Männerchores Zürich eröffnet wurden. Auch eine Bergpredigt durfte nicht fehlen. Zudem hatte Guyer-Zeller von Leonhard Steiner ein Festspiel verfassen lassen, das Eiger, Mönch und Jungfrau zum Bahnbau Stellung nehmen liess. Es folgte ein Bankett auf der kleinen Scheidegg, das wegen der grossen Teilnehmerzahl in allen

325 vgl. Brief Zemps an den Regierungsrat des Kantons Bern vom 20.12.1898 und BB vom 22.12.1898 / JB-Archiv In

326 Brief Lehmanns, Bürochef WAB, an G-Z, 13.4.[98] / JB-Archiv E'gl
Dass er mit diesen optimistischen Zahlen nicht Unrecht hatte, zeigt Schärli in seiner Diss. Die Zahlen im Tourismus allgemein nahmen regen Aufschwung. Schärli, Höhepunkt, S. 12/13

327 Diverse Notizen betreffend Berechnungen und Auflistungen von Ausgaben bis 1899 / JB-Archiv E'gl

328 Heer, Die JB-Einweihung, S. 86
329 Heer, JB-Einweihung, S. 87
330 Bergpredigt Pfr. Strasser, S. 90/91

möglichen Räumen des Hotels durchgeführt werden musste, wobei Guyer-Zeller besorgt war, dass in jedem Raum jemand die Anwesenden in seinem Namen willkommen hiess.
Nach dem Bericht von J.C.Heer waren es vier- bis fünfhundert Gäste, die von Interlaken aufgebrochen und in Extrazügen von Lauterbrunnen und Grindelwald aus auf die Kleine Scheidegg gebracht worden waren. «Erst hier, wo sich die Festgemeinde sammelte, sah man aber auch, wie gross sich der Schöpfer der Jungfraubahn den Tag gedacht hatte, der dem Unternehmen die Weihe geben sollte. Noch kaum je ist für eine Bahneröffnung ein solcher Regen von Einladungen auf die weitesten Kreise niedergegangen, wie bei der Einweihung der Jungfraubahn. Da kamen Vertreter des diplomatischen Korps aus Bern, Regierungsräte aus verschiedenen Kantonen, eine Menge Direktoren und höhere Angestellte schweizerischer Eisenbahnen, Bank- und Finanzleute, Männer des Gewerbes und der Industrie, Leute aus dem Berner Oberland und viele Freunde des Herrn Guyer aus Zürich, das fröhliche Zigeunervölkchen der Kunst und Presse und Bekannte aus allen Ländern trafen und grüssten sich. Besonders zahlreich hatte sich die Presse eingestellt, der Reporter des Wochenblättchens von Winkel und die journalistischen Globetrotter aus Berlin, Wien, Paris und London hatten ihre Stifte gespitzt.»[328]
«Zug um Zug der neuen Bahn führte die Gäste in den schönen, lichten Wagen über den grünen Wall zwischen Grindelwaldtal und Trümmelschlucht nach der zwei Kilometer entfernten Station Gletscher am Eingang des Eigertunnels, wo ein bescheidenes Stationsgebäude errichtet worden ist. Da, dreihundert Meter über Scheidegg ... entwickelte sich ein malerisches Picknick- und Lagerleben, das durch die Mischung des Berner Oberländer Volks mit vornehm internationalem Wesen ein überaus eigenartiges Gepräge erhielt, denn zu den Festgästen gesellte sich der Besuch der Umgebung: Sennen, Bergführer und kichernde Mädchen von Grindelwald.» Es gab Gesangs- und Musikvorträge, die Bergpredigt von Pfr. Strasser aus Grindelwald, das Festspiel von Leonard Steiner, «Eine Elite des Männerchors Zürich, die durch Sänger aus dem Kreis der Gäste verstärkt und von einer Abteiling des Kursaalorchesters Interlaken begleitet wurde, sang den Choral 'Nun danket alle Gott'».[329]
In der Bergpredigt nahm Pfarrer Strasser von Grindelwald die Frage auf, ob dies nicht Gott versucht sei, eine solche Bahn zu bauen. Er wies aber darauf hin, dass, wenn er selber dieser Meinung wäre, er es niemals übernommen hätte, an diesem Anlass eine Predigt zu halten. Aber: «Weil ich die Überzeugung besitze, dass der Urheber dieses Werkes mit demselben nicht Gott versuchen, sondern suchen und ehren will, weil ich glaube, dass dieses Werk zur Verherrlichung des Höchsten dienen und Tausenden und aber Tausenden seiner Menschenkinder edlen Genuss und hohen Segen bringen wird.» habe er diese Aufgabe gern übernommen. «Würde es sich nur um eine Gründung in dem berüchtigten Sinne des Wortes handeln, ich würde mich wahrlich schämen, ihr ein religiöses Mäntelchen umzuhängen, ... So aber will ich dieses glücklich begonnene Werk, ..., mit priesterlichem Herzen dem Allmächtigen, Allweisen und Allgütigen befehlen ....»[330]

Er wies auch darauf hin, dass er immer wieder erlebt habe, dass Guyer-Zeller seine Werke dem Herrn anbefehle und alles in seinen Dienst stelle.

Nach dieser Eröffnung wurde der Betrieb für die erste Sektion aufgenommen. Wie viele Leute sich im Jahr 1898 noch von der Kleinen Scheidegg nach Eigergletscher fahren liessen, ist leider nicht bekannt, doch dürften es nicht sehr viele gewesen sein, da die Saison schon fast vorbei war. Im Jahre 1899 waren es im Juni ab Betriebseröffnung am 13. des Monats 1221, im Juli 6280 mit einem Tagesmaximum von 418, im August 11 447 mit einem Tagesmaximum von 691, im September 4160 und im Oktober bis zur Einstellung des Betriebs am 12. Oktober 231 Passagiere.[331]

6.9.7. Fortsetzung der Bauarbeiten

Zu Beginn des Jahres 1899 kam es beim Eigergletscher zu einem Aufstand, der von einem italienischen Arbeiter angeführt wurde und dem rund ein Viertel der 80 Arbeiter folgten. Der Aufstand hatte in der Zeit vom 1.–4. Januar stattgefunden, als man wegen eines Schneesturms keine Verbindung mit dem Tal gehabt hatte. Zudem hätten die schweizerischen und deutschen Arbeiter Urlaub gehabt, und es seien nicht viele höhere Beamte anwesend gewesen. Doch nicht der Lohn war Gegenstand der Forderungen, sondern bezahlte Freitage. Da sie an Sonn- und allgemeinen Feiertagen schon nicht arbeiten dürften, wollten die Arbeiter für diese Tage zumindest den vollen Tageslohn.[332]
Dem Anliegen wurde aber nicht entsprochen, worauf die Unzufriedenen sich von der Baustelle entfernten. Der grösste Teil der Arbeiter merkte jedoch schon in Lauterbrunnen, dass sie es gar nicht so schlecht gehabt hatten, und wollte wieder zurück, was von der Bauleitung jedoch rigoros abgelehnt wurde, da man immer mehr als genügend Bewerber für diese Stellen hatte.[333]
Bald nach diesem Ereignis geschah der erste grosse Unfall bei der Jungfraubahn. Gegen Ende Februar kostete ein Sprengstoffunfall sechs Arbeitern das Leben.[334] In der Unglücksnacht vom 26. Februar 1899, gegen 2.45 Uhr, erfolgte eine riesige Detonation.
Nach diesem Vorfall wurden die Vorschriften betreffend Verfahren bei Sprengungen verschärft.[335] Vorher hatte man es offenbar diesbezüglich nicht ganz so streng genommen, soll doch das Dynamit zeitweise in den Hosentaschen aufgewärmt worden sein!

Über technische, organisatorische und andere Aspekte beim Bau der Jungfraubahn sind wir aus verschiedenen Quellen recht gut unterrichtet. Einen besonderen Einblick in den Alltag auf der Baustelle geben uns natürlich insbesondere die Berichte der auf der Baustelle Beschäftigten. In diesem Sinne wurde weiter vorne schon die Schilderung des Bahnarztes wiedergegeben.

331 Frequenz der JB pro 1899 / JB-Archiv E'gl / Im Jahr 1900 konnten die Züge bereits bis Rotstock im Tunnel verkehren. Es gab bereits einen Fahrplan. Täglich verkehrten 6 Züge, vom 10. Juli bis 9. September gar zwei zusätzliche (Fahrplan für 1900 / JB-Archiv E'gl). Die Frequenz betrug in diesem Jahr total 25 996 Passagiere (Frequenz der JB pro 1900 / JB-Archiv E'gl)
332 Wrubel, Winter, S. 43
333 CH Bahnen, Nr. 3, 18.1.1899 oder auch NZZ, Nr. 8, S, 8.1.1899
334 NZZ, Nr. 58, M, 27.2.1899
335 Wrubel, Winter, S. 46 ff.

336 Brief Bauleiter Gobats vom 6.2.1899 / JB-Archiv E'gl
337 Briefe von Bauleiter Lomsché vom 9.3. und 28.3.1899 / JB-Archiv E'gl
338 Brief Lomschés an Guyer-Zeller vom 9. März 1899 / JB-Archiv E'gl
339 Wrubel, Winter, S. 60
340 Wrubel, Winter, S. 24

Ich möchte an dieser Stelle einige weitere Berichte dieser Art übernehmen. Auf diese Weise erhalten wir einen sehr guten Eindruck vom Ablauf der Arbeiten, gleichzeitig aber auch vom Schaffen Guyer-Zellers, da er besonders diesem Projekt sehr nahe stand.
Guyer-Zeller zeigte neben dem Interesse für die kaufmännischen Belange sehr detaillierte Anteilnahme an technischen Fragen, da er wohl deren grosse Bedeutung für das Gelingen des Werks erkannte. So finden wir in entsprechenden Briefen der Bauleitung der Jungfraubahn an den Präsidenten Guyer-Zeller genaue Erörterungen über die Ausbrucharbeiten respektive das Vorankommen mit dem Vortrieb des Tunnels.[336] An anderen Stellen geht es um vermessungstechnische Fragen beziehungsweise Probleme mit der Luftqualität im Tunnel.[337]
Auch über die personellen Aspekte liess sich Guyer-Zeller informieren. So schrieb Bauleiter Lomsché am 9. März 1899: «Unser Postbote [...] ist am 26. April 2 Jahre bei uns beschäftigt [und da] möchten wir in Anbetracht Ihrer Gepflogenheiten bei ähnlichen Anlässen und namentlich unter Berücksichtigung der treuen Dienst dieses Mannes, der immer ohne Murren trotz Sturm und Schneegestöber den Weg zur Post macht, Ihnen vorschlagen, demselben am genannten Tag eine silberne Taschenuhr zu schenken.»[338]
Diese Passage verdeutlicht neben dem Aspekt der genauen Information über die Geschehnisse auf der Baustelle auch die Grosszügigkeit Guyer-Zellers. Offenbar kümmerte er sich um seine Arbeiter und geizte auch nicht mit einer Anerkennung, wenn jene ihre Arbeit pflichtbewusst erledigten. Denn schon allein die Tatsache, dass für zwei Dienstjahre ein Geschenk gemacht wurde und das in Form einer silbernen Taschenuhr, zeigt, dass Guyer-Zeller sehr grosszügig sein konnte. Auch dies ist wiederum ein Gegensatz zu seinem Verhalten bei der Lohnfrage der NOB-Angestellten!

Eine sehr interessante Schilderung des Lebens am Gletscher ist uns von Dr. Wrubel, Guyer-Zellers Privatsekretär, erhalten. Er schilderte das Leben und die Probleme sehr genau. Es kommt auch zum Ausdruck, dass die Arbeiter am Gletscher Guyer-Zeller verehrt haben, denn Wrubel schreibt, nach dem Durchbruch des Rotstockstollens habe man zuerst der sechs Verunfallten gedacht und dann «... gedachten wir unseres verehrten und geliebten, von den Arbeitern fast vergötterten Meisters, Herrn Präsidenten Guyer-Zeller, dessen weitschauendem Blick, dessen siegeszuversichtlichem Idealismus, dessen nimmer erschlaffender Energie das kommende Jahrhundert das grösste Wunderwerk der Technik verdanken wird.»[339]
Wrubel verbrachte die Winterperiode 1898/1899 zum Teil auf der Baustelle am Eigergletscher. Im Winter gab es da zum Teil gewaltige Temperaturunterschiede, die den Arbeitern zu schaffen machten. War es auf der Schattenseite bis 15° unter Null, konnte das Thermometer an einem windgeschützten Platz an der Sonne bis gegen 40° klettern![340] Die tiefsten Temperaturen wurden aber im Februar/März gemessen. Ein grosses Problem waren die Föhnstürme, die mit ihrer Gewalt Kamine weggerissen haben, Scheiben eingedrückt und den Schnee durch die

Ritzen getrieben haben. So sei es trotz Heizen in den Zimmern nicht mehr als 7° warm geworden![341]
Neben der guten Ausrüstung vor allem auch der Werkstätte sei hier noch darauf hingewiesen, dass alle Zimmer elektrisch beleuchtet waren.
Im Winter war die Verkehrsverbindung manchmal für Wochen unmöglich, und auch die Post kam nicht mehr durch. Eine telephonische Verbindung gab es nur mit dem Turbinenhaus in Lauterbrunnen, aber auch diese war zeitweise unterbrochen.[342]

Wasser musste auf folgendem Weg beschafft werden: Im Sommer wurde es direkt vom Eigerfirn aufgefangen und durch eine Röhre ins Lager geleitet. Im Winter musste das Wasser jedoch geschmolzen werden. Dabei gaben 14 Liter Schnee nur gerade 1 Liter Wasser, was auf einen sehr hohen Arbeitsaufwand allein für die Wasserzubereitung schliessen lässt! Da Gletscherwasser wegen mangelnder mineralischer Substanzen ungesund ist und allenfalls Krankheitserreger enthält, musste man aufpassen, dass man nicht zuviel und nicht zu hastig davon trank, da es sonst Magenwandentzündungen geben konnte. So hat man darauf geschaut, dass die Arbeiter vor allem Tee, Kaffee oder Wein tranken.[343] 1898 war es dann gelungen, ein am Eiger-Rotstock dem Eigerfirn entströmendes Bächlein zu fassen und im Tunnel zu den Baracken zu leiten, womit man endlich fliessendes frisches Wasser hatte.[344]

Interessant sind auch die folgenden Zahlen über die Versorgung der Baustelle: Aus den im ersten Winter gemachten Erfahrungen wurden im September und Oktober 1898 folgende Vorräte zum Gletscher befördert:
«10 000 kg halbweisses Mehl, 1500 kg Semmelmehl, 800 kg Teigwaren ..., 300 kg Kochbutter, 225 kg Tafelbutter, 20 kg reines Schweinefett, 3000 kg frisches Fleisch, 650 Büchsen Konservenfleisch, 200 kg Salami, 400 kg Speck, 4 lebendige Schweine, 630 Büchsen Fischkonserven ..., 3000 Stück Eier, 650 Büchsen Gemüsekonserven, 20 kg gedörrter Apfelschnitz, 50 Krautköpfe, 250 kg Zwiebeln, 2000 kg Kartoffeln, 1000 kg Reis, Mais und Grütze, 40 kg Suppeneinlagen ..., 50 kg Maggisuppenwürze, 100 kg frische Äpfel,... 600 Liter Brantwein, 15500 Liter Rotwein, 15 Flaschen Kirsch, 100 Stück Toilettenseifen, 200 Liter Benzin, 200 kg Waschseife, 900 Pakete Tabak, 10 000 kg buchenes Brennholz u. v. a. m.»[345]
Insgesamt waren dies rund 120 Tonnen, was einige Bahnzüge der WAB füllte! Diese Schilderung zeigt auch deutlich, dass die Baustelle am Eigergletscher vielen Arbeit brachte und deshalb von volkswirtschaftlichem Interesse für die Region war!
Im folgenden noch einige Informationen zu den Bedingungen für die Arbeiter, die uns Wrubel in seinen Berichten überliefert hat:
Der Tageslohn für die Arbeiter betrug für Mineure Fr. 4.70, für Handlanger Fr. 4.30 bei freier Kost und Logis. Damit man dem Diebstahl oder dem Verspielen des Geldes vorbeugen konnte, wurde der grösste Teil des Lohnes auf ein Konto einer Bank in Interlaken überwiesen oder nach Hause geschickt.[346]

341 Wrubel, Winter, S. 32
342 ibidem, S. 14
Zu den Verbindungen zwischen Zürich und Eigergletscher allgemein: 2 $^1/_2$ Stunden dauerte die Fahrt zwischen Zürich und Bern. Dann musste man in den Zug nach Thun/Interlaken wechseln, wobei es nur im Sommer Schnellzüge gab. Ab Interlaken musste man im Winter den Schlitten benützen, und von Lauterbrunnen konnte man nur noch zu Fuss (!) zum Eigergletscher gelangen. / Wrubel, Winter, S. 1
343 Wrubel, Winter, S. 17/18
344 CH Bahnen, 17.8.98
345 Wrubel, Winter, S. 14/15
346 ibidem, S. 22

347 Wrubel, Winter, S. 40
348 ibidem, S. 63
349 Falke, Im Banne, S. 57/58
350 Fortschritt im Tunnelbau / Tabelle mit genauen Angaben über den Stand der Arbeiten / JB-Archiv E'gl

Am Sonntag wurde nicht gearbeitet. Einzig am Barbaratag (4. Dezember) liess man extra einen italienischen Pfarrer kommen, sonst gab es keine Gottesdienste. Zu Weihnachten wurde für die Arbeiter eine Bescherung organisiert, bei der vor allem Frau Guyer-Zeller für die Geschenke besorgt gewesen sein soll.[347]

6.9.8. Der Tod Guyer-Zellers

Nicht lange nach dem Unglück vom 26. Februar 1899 folgte ein weiteres, für die Bauarbeiten sehr trauriges Ereignis. Guyer-Zeller starb am 3. April 1899. Die Art der Aufnahme der Nachricht vom Tod des Präsidenten Guyer-Zeller zeigt noch einmal, wie nah er der Baustelle gestanden hatte:
«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 dass 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.»[348]
Auch eine andere Beschreibung über die Aufnahme der Todesnachricht Guyer-Zellers zeigt, wie sehr er mit dem Jungfrauprojekt verbunden war und dass ihn die Arbeiter tief verehrten.
«Den ältesten wie den jüngsten Arbeitern rannen die Tränen über die Wangen. Der Verstorbene war ihnen gleichsam ein Vater gewesen. Kam er zum Gletscher hinauf, so ging er in die Arbeiterbaracken und kostete von der Suppe, dem Fleisch, dem Gemüse, dem Brote, dem Weine, 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 älteren nach dem Befinden von Weib und Kind, wobei ihm sein ungewöhnliches Gedächtnis sehr zu statten kam. Und selten verliess er den Tunnel, ohne einige Goldstücke zu deponieren, damit sämtliche Arbeiter nach getaner Arbeit, etwa am Samstag Abend, sich an einem frischen Bier gut tun könnten.»[349]

Nach dem Tode Guyer-Zellers kam der Bau im Tunnel für sechs Monate zum Erliegen[350], erst im November 1899 wurde der Bau der Jungfraubahn wieder aufgenommen.

Und trotz diverser Schwierigkeiten beim Bau und vor allem bei der Finanzierung konnte der Bahnbetrieb im Jahre 1912 dann bis zur Station Jungfraujoch aufgenommen werden. Diese Station ist heute noch die Bergstation der Jungfraubahn. Auf den Bau der geplanten Fortsetzung bis unter den Gipfel des Jungfraumassivs wurde damals verzichtet. Sie wurde auch später nicht realisiert.