

Zeitschrift: Zürcher Taschenbuch
Herausgeber: Gesellschaft zürcherischer Geschichtsfreunde
Band: 132 (2012)

Artikel: Salomon Bleuler (1829-1886) und die Winterthurer Eisenbahnpolitik der 1870er-Jahre
Autor: Pfeiffer, Hannes / Niederhäuser, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-985124>

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: 07.04.2026

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

HANNES PFEIFFER

Salomon Bleuler (1829–1886) und die Winterthurer Eisenbahnpolitik der 1870er-Jahre

Herausgegeben und redaktionell bearbeitet von Peter Niederhäuser

Vorbemerkung

Texte haben ihre eigene Geschichte – das ist auch beim Beitrag von Hannes Pfeiffer (1934–2007) über Salomon Bleuler und die Winterthurer Eisenbahnpolitik der Fall. Der Beitrag beruht auf einer Dissertation, die Hannes Pfeiffer im April 1973 an der Universität Zürich bei Werner Ganz einreichte und die trotz lobender Worte des Doktorvaters wieder in der Schublade verschwand.

Eine Dissertation ist nicht immer eine Dissertation, verzichtete doch Pfeiffer überraschend auf das Doktorexamen und behielt seine Arbeit unter Verschluss. Sein Leben war um eine Wende reicher. Mit Stolz auf seine wissenschaftliche Arbeit zurückblickend, blieb jedoch auch das Gefühl der Distanz zur akademischen Welt. Beide Seiten gehören gleichermaßen zum kantigen Charakter Pfeiffers.

Wie Hannes Pfeiffer selbst anmerkte, war seine Kindheit von Spitätern und Sanatorien geprägt, wo das Lesen fast die einzige Beschäftigung darstellte und den Sinn des Knaben für Worte und Wortspiele weckte. Nach einem wenig motivierenden Gymnasium studierte Pfeiffer in Zürich Geschichte und deutsche Literatur, übte aber nebenbei immer wieder unterschiedliche Tätigkeiten aus. Statt Gymnasiallehrer wurde er dann Lehrbeauftragter für Deutsch am Technikum Winterthur. Später übte er eine Kaderfunktion bei den Klubschulen

Migros Ostschweiz aus und unterrichtete Deutsch an der Handelsschule und am Strickhof.

Keine einfache Persönlichkeit, verblüffte Pfeiffer mit sprachlicher Originalität und raffiniertem Schachspiel. Er liebte Familie und Geselligkeit und blühte bei Literatur und anspruchsvoller Musik auf. Unter dem sprechenden Pseudonym David Pfeifenstrauch veröffentlichte der passionierte Pfeifenraucher in Zeitungen und Zeitschriften zahlreiche Kurzgeschichten, von denen einige im Buch «Picassos Badewanne» versammelt sind und die von der Phantasie, vom Wortwitz, vom Einfallsreichtum und von der Freude am Kalauern erzählen. Nicht der streng wissenschaftlich argumentierende Ansatz stand dabei im Vordergrund, sondern die Lust an der Sprache, an Hintergründigem und an Experimenten.

Darüber darf aber die Dissertation nicht vergessen gehen, die jetzt in gekürzter Form nach fast 40 Jahren endlich veröffentlicht werden soll, bietet doch die Abhandlung bis heute reiches Material zu einer Epoche und wichtige Einblicke in eine Zeit, die für die Winterthurer Geschichte von grundlegender Bedeutung war. Die Dissertation hat nach so langer Zeit zweifellos etwas Patina angesetzt, ohne aber veraltet zu sein. Wie das im Jahre 2009 in Winterthur-Töss aufgeführte Freilichtspiel «Das dritte Gleis» gezeigt hat, zählt die Winterthurer Eisenbahnpolitik mit der Geschichte der Nationalbahn zu jenen Themen, die das Publikum bis heute in den Bann ziehen. Die auf politischer und wirtschaftlicher Ebene fassbare Rivalität zwischen Zürich und Winterthur fand auf dem Gebiet der Eisenbahn eine besondere Note, die von hochtrabenden Plänen europäischer und transnationaler Bahnlinien, einem aufsehenerregenden Bankrott und dem tiefen Fall in das Loch einer jahrzehntelangen Verschuldung geprägt war. Winterthur erlebte in den 1860er- und 1870er-Jahren buchstäblich dramatische Tage, welche das öffentliche Bewusstsein lange prägten.

Als ein Kind des eisenbahnpolitischen Fiebers, welches die Schweiz erfasste, hätte die 1872 erstmals postulierte Nationalbahn auf direktem Weg den Bodensee mit dem Genfersee verbinden und ein öffentlich finanziertes Gegengewicht zu den damaligen Privatbahnen darstellen sollen. Im Visier der Winterthurer und Berner Bahnpolitiker stand vor allem Alfred Escher mit seiner Nordostbahn. Das ambitionöse

Projekt stand allerdings unter keinem guten Stern: Die Geldfrage, der Kleinkrieg mit der Konkurrenz, personelle Rivalitäten, eine fehlende breitere Abstützung und die einsetzende Rezession bremsten den Elan bald. Als 1875 das erste Teilstück in Betrieb genommen wurde, war das Ende der Schweizerischen Nationalbahn bereits absehbar. Nach der Zwangsliquidation 1878 blieb den aargauischen und zürcherischen Gemeinden ein enormer Schuldenberg – erst 1952 tilgte die Stadt Winterthur als Hauptopfer dieser verfehlten Eisenbahnplanung die letzte Schuldenrate.

Die ungewöhnliche Dimension des Nationalbahn-Abenteuers hat die Aufmerksamkeit immer wieder auf die Winterthurer Bahnpolitik gelenkt. Trotz dieses Interesses blieb die wissenschaftliche Aufarbeitung bis heute jedoch eher bescheiden. Die Dissertation von Arnold Gubler aus dem Jahr 1922 stellt für die Rekonstruktion der Ereignisse das grundlegende Werk dar; erst der zum Freilichtspiel von 2009 herausgekommene Sammelband «Die Nationalbahn. Vision einer Volksbahn» setzte neue Akzente und stellte nicht zuletzt ein reiches Bildmaterial zusammen. Als umso bedauerlicher ist deshalb das Nichterscheinen der Dissertation von Hannes Pfeiffer zu werten, dessen Arbeit sich einfügt in die Bemühungen der beiden Winterthurer Universitätsdozenten Erwin Bucher und Werner Ganz, die Winterthurer Geschichte universitär stärker aufzuarbeiten. Die Arbeit von Walter Labhart über Bundesrat Forrer (1972), die Studie von Peter Bolli über die Nationalbahn-Verschuldung (1975) oder die Würdigung des Winterthurer Stadtpräsidenten Johann Jakob Sulzer durch Hans Moser (1974) gehören zusammen mit der Dissertation von Pfeiffer zu diesen Bestrebungen, mit Hilfe von Einzelstudien ein neues Gesamtbild zu entwerfen.

Die über 120 Manuskriptseiten umfassende Arbeit von Hannes Pfeiffer ist «nur» ein Puzzle-Teil und untersucht quellennah die Haltung eines der wichtigsten Winterthurer Akteure zur Eisenbahnpolitik. Salomon Bleuler (1829–1886) war zuerst Pfarrer, dann Journalist bei der Neuen Zürcher Zeitung, den Aargauer Nachrichten und ab 1860 beim Landboten, den er 1861 gar kaufte. Gleichzeitig war er ein überaus aktiver Politiker – so von 1869 bis 1884 Nationalrat und von 1875 bis 1877 Stadtpräsident von Winterthur – und ein markan-

ter Vertreter der Arbeiterbewegung, der den Grütli- und den Konsumverein prägte. Einer der Exponenten der demokratischen Bewegung, forderte er nicht zuletzt mehr direktdemokratische und sozialpolitische Rechte.

Seine rastlose, immense Tätigkeit lässt sich gar nicht umfassend würdigen. Es ist das Verdienst Hannes Pfeiffers, dank einer akribischen Auswertung des Briefwechsels sowie von Zeitungsartikeln zahlreiche neue Aspekte in das Gesamtbild Bleulers hineinzubringen und so die Haltung einzelner Protagonisten zur Eisenbahnpolitik zu differenzieren. Hier und in den vielen aufgeführten Quellen liegt zweifellos der Wert der Dissertation, die in ihren Grundzügen weitgehend unverändert nun im Zürcher Taschenbuch veröffentlicht wird. Weggelassen wird einzig das Kapitel über die Winterthurer Eisenbahnpolitik, das als Übersicht Fakten, Vorgänge und Ereignisse schildert. Die Passagen zu Bleuler sind aber integral wiedergegeben und erzählen von der Faszination für eine Person und eine Epoche, in welcher Winterthur das enge Korsett der traditionellen Politik verliess und später – wie Bleuler – schwer dafür büssen musste.

Eine Kopie des vollständigen Dissertationsmanuskriptes von Hannes Pfeiffer ist zu finden in der wissenschaftlichen Bibliothek des Staatsarchivs Zürich (Signatur Dg 324 RP).

Winterthur, im April 2011, Peter Niederhäuser

**Hannes Pfeiffer (1934–2007):
Salomon Bleuler und
die Winterthurer Eisenbahnpolitik der 1870er-Jahre**

*Teilabdruck des 1973 an der Universität Zürich
eingereichten Dissertationsprojektes*

Inhaltsverzeichnis

- I. Epilog als Prolog
 - I.1 Der Garantieschuldstreit
 - I.2 Gustav Vogts Racheakt
 - I.3 Die «Schuldfrage»

- II. Salomon Bleulers erste Kontakte mit Eisenbahnfragen
 - II.1 Initiant der Glattalbahn?
 - II.2 Die Motion Bleuler vom 20. Oktober 1865 im Grossen Rat des Kantons Zürich und ihre Folgen

- III. Bleulers Stellung zu den Winterthurer Eisenbahnbestrebungen
 - III.1 Zurückhaltung
 - III.2 Unbehagen – Der Bruderzwist der Demokraten
 - III.3 Verwaltungsrat der Nationalbahn
 - III.4 Bleuler im Dienst der Stadt Winterthur
 - III.4 a Stadtschreiber (1874)
 - III.4 b Stadtpräsident (1875–1877)

- IV. Schlussbemerkungen

- V. Quellen und Literatur
 - V.1 Ungedruckte Quellen
 - V.2 Gedruckte Quellen
 - V.3 Sekundärliteratur
 - V.4 Nachschlagewerke, Handbücher

I. EPILOG ALS PROLOG

1. Der Garantieschuldstreit

Das Jahr 1883 brachte dem Gemeinwesen Winterthur seine in der neueren Geschichte wohl schlimmsten Stunden. Mehr als fünf Jahre waren verflossen, seit das Schweizerische Bundesgericht die Zwangsliquidation über die Schweizerische Nationalbahn ausgesprochen hatte; nun drohte der gewaltige Wirbel, der beim Untergang dieser Gesellschaft entstanden war, eine ganze Stadtgemeinde mitzureissen: Nach all den riesigen Verlusten an Aktien- und Obligationenkapital, welche die Stadt erlitten hatte, galt es nun zusätzlich für die Garantierklärung einzustehen, die man 1875 für ein 9-Millionen-Anleihen der Nationalbahn zusammen mit den Einwohnergemeinden von Baden, Lenzburg und Zofingen abgegeben hatte, hatte abgeben müssen, um auf dem bezüglich der Nationalbahn-Idee skeptisch gestimmten Kapitalmarkt überhaupt eine Chance zu haben.

Für den Fall, dass ihre Garantieverpflichtung wirklich in Anspruch genommen würde, hatten 1874 die vier Gemeinden ihre Einstandspflicht unter sich so repartiert, dass Winterthur sieben, Zofingen fünf, Baden und Lenzburg je drei Achtzehnteile des garantierten Betrages zu decken hätten.¹ Deshalb hatte Winterthur, das bei der Emission des Anleihens selbst Obligationen im Werte von 2,7 Millionen Franken zeichnen musste, nach dem Fall der Nationalbahn seinen Besitz an Nationalbahn-Obligationen durch Zukauf auf die Summe von Fr. 3 487 500.– vermehrt (entsprechend der ihm anfallenden Garantiequote) und 1881 diese Obligationen dem Eisenbahndepartement zur Annullierung vorgelegt.²

Diese Transaktion erschöpfte die Finanzkräfte der Stadt, verschaffte aber bestenfalls moralischen Gewinn, denn nach aussen waren die vier Garantie-Gemeinden solidarisch haftbar, und da die mitgaran-

¹ Abdruck der betreffenden Akten in der Aktensammlung I, S. 1–19.

² Stadtratsprotokoll vom 4. Juni 1881, S. 158–160; Bericht der Expertenkommission vom 15. Oktober 1883 (abgedruckt im Schweizerischen Bundesblatt, Band 4, Nr. 54, S. 248); Aktensammlung, S. 96–101.

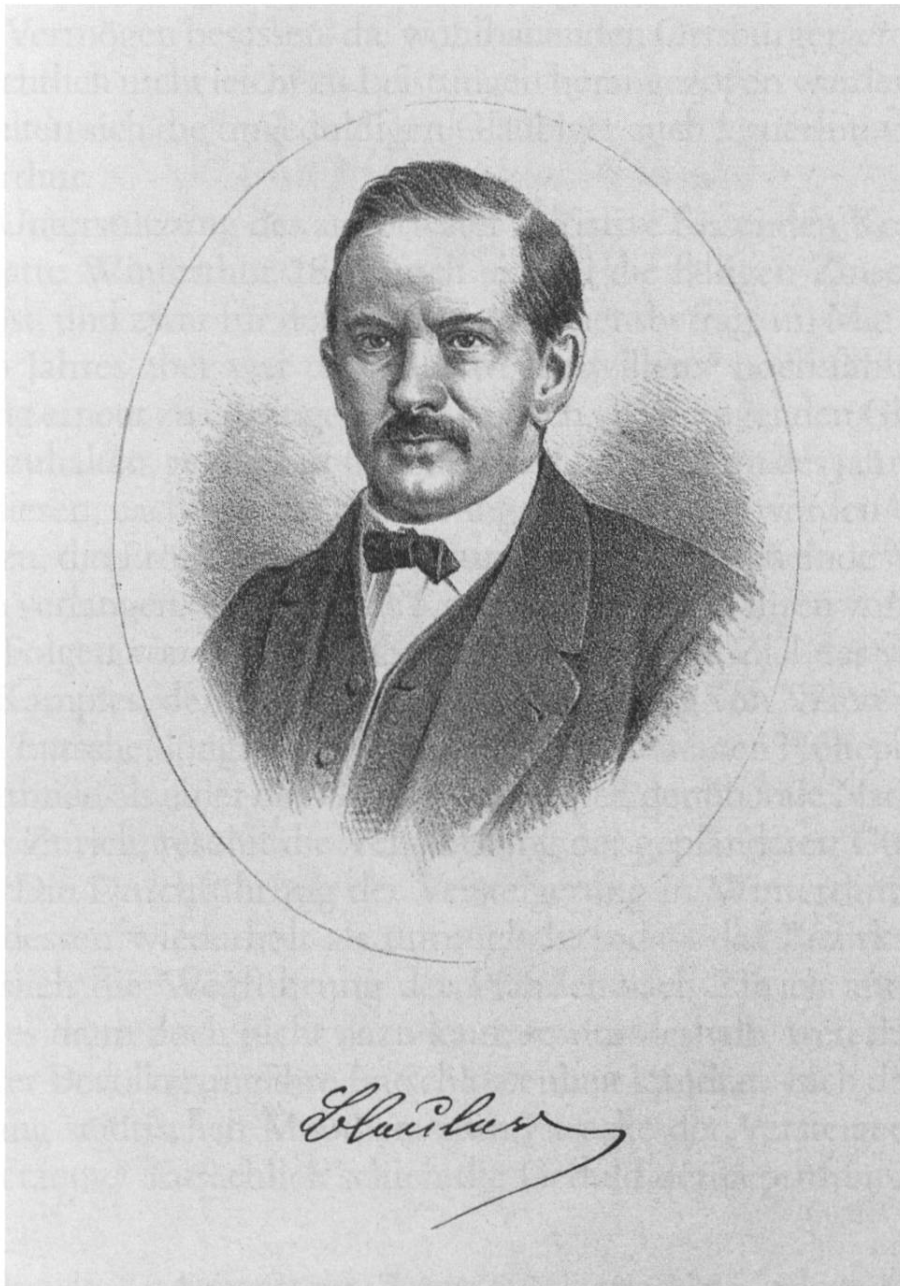


Abb. 1: Salomon Bleuler, 1829–1886. Abbildung aus der Biographie über Bleuler von Friedrich Scheuchzer, erschienen in Bülach 1887.

tierenden drei aargauischen Einwohnergemeinden kaum nennenswertes Vermögen besaßen, die wohlhabenden Ortsbürgergemeinden aber rechtlich nicht leicht zu Leistungen herangezogen werden konnten, hielten sich die ungeduldigen Gläubiger auch fernerhin vorab an Winterthur.

Mit Unterstützung des auf privater Initiative fussenden Kreditvereins³ hatte Winterthur 1881 noch einmal die fälligen Zinscoupons eingelöst, und zwar für den ganzen Anleihensbetrag; im Mai des folgenden Jahres aber war die Stadt weder willens⁴ noch fähig, diese Leistung erneut zu erbringen. Der Versuch, die drängenden Gläubiger zurückzuhalten, gelang nur unvollständig – zu Beginn des Jahres 1883 stand diesen, nachdem die Betreibung durchgeführt worden war, das Recht zu, die Eröffnung des Konkurses über die Gemeinde Winterthur zu verlangen.⁵ Diese letzte Demütigung mit all ihren wirtschaftlichen Folgen von der Stadt abzuwenden, war das Ziel des verzweifelten Kampfes, den Behörden und Bevölkerung von Winterthur in diesem Entscheidungsjahr führten. Er erreichte seinen Höhepunkt im Spätsommer, als einer der Gläubigervertreter, der liberale Nationalrat Ryf aus Zürich, resolut die Versilberung der gepfändeten Güter verlangte. Die Durchführung der Versteigerung in Winterthur erwies sich indessen wiederholt als unmöglich, sodass das Bezirksgericht schliesslich die Wegführung der Pfänder nach Zürich anordnete. Wenn es dann doch nicht dazu kam, so nur deshalb, weil die Winterthurer Bevölkerung ihre Entschlossenheit kundtat, «sich der Wegschaffung städtischen Mobiliars zum Zwecke der Versteigerung zu widersetzen».⁶ Tatsächlich schien die Geduld der geprüften Bürger-

³ Präsident des Kreditvereins war Werner Sträuli, sein Aktuar zeitweise Salomon Bleuler-Hausheer.

⁴ Während Jahren hatte die Stadt umsonst versucht, ihre Regressforderungen bezüglich der (seit 1878) eingelösten Coupons vor den aargauischen Gerichten durchzusetzen. Durch geschicktes Taktieren und unter Ausnützung der kantonalen Gesetzesunterschiede gelang es den aargauischen Mitgaranten immer wieder, die Prozesse zu verschleppen.

⁵ Aktensammlung I, S. 212; Aktensammlung II, S. 28 f. und 32 f.

⁶ Stadtratsprotokoll vom 24. August 1883, Band 151, S. 460 ff; weitere Akten zur versuchten Pfänderwegführung: Aktensammlung II, S. 67–85; zahlreiche Hinweise auf Presseberichte zur Betreibungsangelegenheit gibt Gubler, S. 122, Anm. 1.

schaft erschöpft zu sein: Weil «Winterthur... seine Schuldquote bezahlt und schon dreimal interventionsweise die von den aargauischen Städten geschuldeten Zinse honoriert» habe, während jene «immer noch nicht das geringste für die Ablösung der Schuld geleistet» hätten, beschloss eine «freie Versammlung der Einwohner» am 2. Oktober 1883, «jede weitere Zahlung für die Nationalbahn-Garantieschuld bzw. für den noch nicht getilgten Anteil der aargauischen Garantie-Städte (zu verweigern), bis nach Austrag des von der Bundesversammlung zu fällenden Entscheides».⁷

Gestützt auf Artikel 13 der Bundesverfassung hatte nämlich zu Beginn des Jahres 1883 der Zürcher Regierungsrat bezüglich der Städte-Garantie-Angelegenheit ein Interventionsbegehren an den Bundesrat gestellt⁸, denn aus dem Städtestreit war längst ein Ständekonflikt der Kantone Aargau und Zürich geworden. In der Folge bestimmte der Bundesrat eine Untersuchungskommission, bestehend aus den Ständeräten Scheurer (BE) und Bory (VD) sowie aus Nationalrat Zemp (LU), die ihre Arbeit am 23. März 1883 aufnahm. Die Hoffnung der bedrängten Winterthurer, dass die eidgenössischen Räte die Angelegenheit bereits in der Junisession behandeln könnten, erfüllte sich nicht; es wurde Oktober, bis der 78 Seiten umfassende Bericht der Expertenkommission erschien.⁹

Gegen Ende des Jahres 1883 begann sich nun also doch eine Lösung der unseligen Garantie-Affäre abzuzeichnen: Im Nationalrat erklärte sich, wohl nicht zuletzt dank einem klugen, Verständnis weckenden Votum Ludwig Forrers¹⁰, eine recht klare Mehrheit für eine Bundeshilfe zugunsten der in die Enge getriebenen Garantie-Städte.¹¹ Etwas

⁷ Die Resolution der Versammlung ist abgedruckt in der Aktensammlung II, S. 85 ff.

⁸ Amtsblatt des Kantons Zürich, Jg. 1883, Nr. 21; Aktensammlung II, S. 1 ff.

⁹ Ungekürzter Abdruck nur im Schweizerischen Bundesblatt, Band 4, Nr. 54, S. 241–318.

¹⁰ Die Rede wurde gedruckt: L(udwig) F(orrer) «Den Freunden in Winterthur zum Neujahr» (s.l.e.a.). Diese Broschüre enthält auch den originalen Text des Gutachtens von alt Bundesrat Borel zum Zürcher Interventionsgesuch. (In deutscher Übersetzung ist das Gutachten abgedruckt in der Neuen Zürcher Zeitung vom 18. Dezember 1883, erstes Blatt.); Labhart, S. 37 f.

¹¹ Zum Verlauf der Verhandlungen in der Bundesversammlung cf. Aktensammlung II, S. 115–157.

weniger erfolgreich waren zunächst die Anhänger¹² einer Bundesintervention im Ständerat; denn dieser beschloss zwar ebenfalls, den Kantonen Aargau und Zürich ein Darlehen zu gewähren, er forderte aber mit knappem Mehr, dieser Beschluss sei dem Referendum zu unterstellen. In der Differenzbereinigung blieb jedoch der Nationalrat fest¹³ – eine Volksabstimmung hätte die Hilfe nicht nur verzögert, sondern vermutlich sogar verunmöglicht. In der dritten Abstimmung kam es dann schliesslich durch den Stichentscheid des Vorsitzenden Birmann auch im Ständerat zu einer Mehrheit, die den Vorbehalt des Referendums fallen liess.

Vor allem für Winterthur bedeuteten die Beschlüsse der Bundesversammlung eine eigentliche Weihnachtsbescherung. Unter dem Titel «Winterthurs Rettung» meldete sich in der «Neuen Zürcher Zeitung»¹⁴ ein Bürger mit einer Korrespondenz zu Wort, deren freudentränendurchtränkte Rührseligkeit erahnen lässt, welche Spannung, welche Erbitterung und Verzweiflung zu dieser Zeit in der Eulach-Stadt herrschten. Von Rettung zu sprechen, war indessen noch etwas verfrüht; die Gewährung eines Bundesdarlehens in der Höhe von Fr. 2 400 000.– war nach dem Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1883¹⁵ mit einer Reihe von Auflagen verbunden, welche die vollständige Liquidation der noch bestehenden Nationalbahn-Schuld von insgesamt 6 310 236 Franken¹⁶ ermöglichen sollten:

a) Die Gemeinde Winterthur wurde angewiesen, auf die Regressforderungen in der Höhe von Fr. 525 000.– gegenüber den aargau-

¹² Zu den entschiedenen Befürwortern einer Bundeshilfe gehörte Bleulers Basler Freund Göttsheim.

¹³ Auf einen (von Bleuler unterstützten) Antrag Pedrazzini hin zeigte der Nationalrat in einem Detail allerdings Konzessionsbereitschaft: Die im Bundesbeschluss den vier Garantie-Städten zur gemeinsamen Zahlung auferlegte Restschuld von ca. 2 400 000 Franken sollte nach dem Willen des Ständerates nicht ziffernmässig in den Beschluss aufgenommen werden, um die Möglichkeit eines Arrangements der Städte mit den Gläubigern nicht auszuschliessen. Ob Bleuler den Antrag nur aus taktischen Gründen (Kompromissgeste gegenüber dem Ständerat) unterstützte oder ob er tatsächlich glaubte, dass die Obligationengläubiger sich doch noch mit einer Rückzahlung unter dem Nominalwert zufriedengeben würden, bleibt ungewiss.

¹⁴ Neue Zürcher Zeitung vom 24. Dezember 1883.

¹⁵ Schweizerisches Bundesblatt, Band 4, Nr. 66, S. 1026–28.

¹⁶ Wert 1. Mai 1884 (inkl. Regressforderung der Stadt Winterthur).

schen Garantie-Gemeinden zu verzichten und zudem eine Barzahlung von Fr. 230000.– zu leisten.

b) Der Kanton Aargau wurde zu einer Barzahlung von Fr. 550000.–, die Ortsbürgergemeinden Baden, Lenzburg und Zofingen zusammen zu einer solchen von 2590000 Franken¹⁷ angehalten.

c) Die Restschuld von rund Fr. 2400000.–, zu deren Tilgung das Bundesdarlehen an die Kantone Aargau und Zürich dienen sollte¹⁸, hatten sich nach dem Willen der Bundesversammlung die vier Garantie-Gemeinden zu teilen, die sich in direkten Verhandlungen bezüglich des Verteilungsschlüssels einig werden sollten. Nach dem gleichen Verteilungsschlüssel war sodann die Bundesanleihe summe auf die Kantone Aargau und Zürich als Schuldner zu repartieren. Für den Fall, dass die Garantie-Städte sich über das Mass ihrer Beteiligung an der Restschuld nicht verständigen konnten, sah der Bundesbeschluss den Entscheid des Bundesrates vor.

Tatsächlich war eine Lösung des Problems der Restschuld auf dem direkten Verhandlungsweg nach all den Jahren des Streites nicht möglich. In Winterthur hiess es, dass die Stadt bereits 755000 Franken über ihre vertraglichen Verpflichtungen hinaus bezahlen müsse, wenn sie die Auflagen des Bundesbeschlusses respektiere, und dass sie ohnehin an der «äussersten Grenze» der Leistungsfähigkeit angelangt sei¹⁹; die aargauischen Städte ihrerseits konnten noch immer das triftige Argument ins Feld führen, de iure seien nur die verschuldeten Einwohnergemeinden, die begüterten Ortsbürgergemeinden dagegen bestenfalls im «moralischen Sinne» zur Zahlung verpflichtet. Zudem liebäugelte man im Aargau teilweise noch immer mit dem Konkurs, den man andererseits in Winterthur unter allen Umständen verhindern wollte.

Rasch gelangten die Parteien nun an den Bundesrat als die vorgesehene Schiedsgerichtsinstanz. Die Vertreter des Kantons Aargau

¹⁷ Baden und Lenzburg hatten je Fr. 580000.–, Zofingen Fr. 1430000.– zu leisten.

¹⁸ Gubler, S. 125, interpretiert die betreffende Stelle des Bundesbeschlusses (Art. 2, lit. d) völlig falsch.

¹⁹ Damit die Stadt ihren Verpflichtungen überhaupt nachkommen konnte, hatte ihr der Kanton Zürich seinerseits ein Darlehen von einer Million Franken in Aussicht gestellt.

schlugen eine hälftige Verteilung der Restschuld vor²⁰ und damit auch eine Zuteilung des Bundesdarlehens von je Fr. 1 200 000.– an die Kantone Aargau und Zürich. Die Regierung des Kantons Zürich erstrebte durch ein Memorial, dass Winterthur ein Fünftel, schlimmstenfalls ein Viertel der restlichen Schuld zugeteilt werde.²¹

Bereits am 15. Januar 1884 entschied der Bundesrat das Feilschen um die Nennerwerte durch ein Kompromissurteil: Winterthur sollte ein, die aargauischen Städte zusammen zwei Drittel der Restschuld tragen; der Kanton Zürich erhielt somit Fr. 800 000.– des Bundesdarlehens zugeteilt, der Aargau 1 600 000 Franken.²²

Freude löste dieser Entscheid weder im Aargau noch in Winterthur aus. An der Eulach wurde das Gefühl der Erleichterung, nun doch der endgültigen Liquidation der Nationalbahn-Krise entgegenzusehen, von jenem der Empörung überlagert, weil Winterthur nun nochmals um einen beachtlichen Betrag über die Regelung des Garantiebetrages hinaus belastet wurde, wobei als Begründung das Argument der «intellektuellen Urheberschaft» Winterthurs an der Nationalbahn erhalten musste. Man fand zudem, Winterthurs Bereitschaft, seinen Teil der Schuld anzuerkennen, und vor allem sein Bestreben, den Verpflichtungen ungesäumt nachzukommen, sei schlecht honoriert worden.²³ Nur mit Grollen und indem man einen feierlichen Protest aussprach, schickte man sich schliesslich in die Umstände.²⁴

²⁰ Landbote vom 10. Januar 1884. Das Aargauer Memorial wurde meines Wissens nicht publiziert.

²¹ Das Memorial der Zürcher Regierung ist abgedruckt in der Aktensammlung II, S. 165–174, sowie im Landboten vom 18. Januar 1884.

²² Aktensammlung II, S. 174.

²³ Diese Ansicht hat sich in weiten Volkskreisen bis fast in die heutige Zeit erhalten. Noch zu Beginn der fünfziger Jahre hörte ich von einem Insassen des meinem Elternhaus benachbarten Altersheimes die Meinung, Winterthur «hätte weniger bezahlen müssen, wenn unsere Stadtbehörden nicht von Anfang an so voreilig darauf bedacht gewesen wären, Schuld und Schmach aus der Welt zu schaffen».

²⁴ Mit einer sehr scharfen Erklärung, in der es u. a. hiess: «Es ist nicht möglich, die Forderung dieser Kontribution durch eine Regel des Rechtes oder der Moral zu begründen... Der Vorgang beweist, dass die Schweiz in ihrer gegenwärtigen Staatsordnung dem unerlässlichen Requisit des modernen Staates, allen Angehörigen gleichen Rechtsschutz zu gewähren, nicht gewachsen ist», blieb Dr. Sulzer vor dem Gemeindeausschuss allerdings allein! (Aktensammlung II, S. 189 ff.).

2. Gustav Vogts Racheakt

Im Kanton Zürich hatte um die Jahreswende 1883/84 das Gefühl der Solidarität mit Winterthur das Parteiengezänk während Wochen verstummen lassen. «Man hat sich wieder zusammengefunden», erklärte die «Neue Zürcher Zeitung»²⁵ und stellte befriedigt eine «fast bis zur völligen Verschmelzung gehende Milderung der Parteigegensätze» fest. Es war, als ob die Hoch-Zeiten des Volksvereins wiedergekehrt seien. Sogar für die Nationalbahn fand die «Zürcher» nunmehr milde Worte, indem sie in ihr ein «Unternehmen aus tatenfroher Zeit» sah.

Lange währte diese versöhnliche Stimmung allerdings nicht: Sogar noch kurz vor dem Bundesratsentscheid bezüglich der Darlehensrepartierung wies der «Landbote» in einem Leitartikel²⁶ darauf hin, dass es noch genug Trennendes gab, und liess zudem erkennen, dass er sich durch die liberale Schützenhilfe im Kampfe um Winterthurs Rettung keineswegs veranlasst sehe, sich in Zerknirschung zu üben. Dieser Bruch des (Schein)friedens durch Bleuler musste die Redaktoren im «Elsässer» vor den Kopf stossen. Zu Recht durften sie bei der herrschenden Lage aus dem Norden des Kantons etwas mehr Zurückhaltung erwarten.

Eine Gelegenheit, es Bleuler heimzuzahlen, bot sich bald: In einem Kommentar zum Bundesratsentscheid gab ein paar Tage später der NZZ-Bundesstadtrektor Langhard²⁷, dem es «um eine möglichst vollständige Darstellung der hauptsächlichsten Argumentationen im Bundesrate zu tun» war, die arglistige Meldung durch, Nationalrat Bleuler habe (vor dem Entscheid) «im Bundesratshause die Erklärung getan, Winterthur könne die Summe von 800 000 tragen». Bleulers Äusserung habe die Winterthurer Behörden zur Feststellung gezwun-

²⁵ Neue Zürcher Zeitung vom 29. Dezember 1883, erstes Blatt.

²⁶ «Kantonale Streiflichter» im Landboten vom 13. Januar 1884.

²⁷ Dr. Johann Jakob Langhard, nach Weisz III, S. 534, «ein sehr fleissiger, findiger und fähiger Journalist, der aber immer wieder auf Sensationsmeldungen hereinfiel»(!). Bundesrat Welti wollte ihm in der Folge das Bundeshaus verbieten, weil er «seine bundesrätlichen Informationen meistens in den Couloirs auflese»! 1887 bewirkten Langhards Eskapaden tatsächlich, dass dieser unsorgfältig recherchierende Pressemann (vorübergehend) von der Liste der bei der Bundeskanzlei akkreditierten Journalisten gestrichen wurde.

gen, die Ansicht des Winterthurer Nationalrats sei für sie nicht verbindlich!²⁸ Zwischen den Zeilen wurde damit also Bleuler nachträglich als derjenige hingestellt, der durch eine zu weit gehende Konzession die zürcherische Verhandlungsbasis geschmälert hatte und somit verantwortlich war für das unbefriedigende Resultat.²⁹

Diese Behauptung musste in Winterthur Aufregung verursachen, denn sie bot an, wonach man an der Eulach vergeblich suchte: eine Erklärung für den überraschend³⁰ «ungerechten und unbilligen» Bundesratsentscheid.

In einer Entgegnung³¹ suchte Bleuler die Dinge schleunigst in ein besseres Licht zu rücken, und als der Bundesrat «in Berichtigung irrtümlicher Zeitungsberichte» ein infolge seiner vorsichtigen Kanzleisprache allerdings nicht sehr vielsagendes Kommuniké herausgab, versah es der «Landbote» mit der Fussnote, es werde «damit die Denunziation der NZZ gegen Herrn Nationalrat Bleuler in amtlicher Weise gekennzeichnet».³²

Grund zu triumphieren gab es aber für den «Landboten» keinen mehr. Denn NZZ-Chefredaktor Gustav Vogt hatte bereits zu einem unfairen Tiefschlag ausgeholt, der diese Auseinandersetzung rasch beenden sollte. In der «Neuen Zürcher Zeitung» vom 21. Januar publizierte Bleulers alter Feind³³ nämlich folgende «Korrespondenz»:

²⁸ Neue Zürcher Zeitung vom 18. Januar 1884, zweites Blatt.

²⁹ Weisz III, S. 334 ff. und 534, der die Kontroverse allerdings in vielem ungenau und widersprüchlich schildert, akzeptiert die Langhardsche Version, indem er meint, Bleuler habe sich «so ungeschickt» benommen, «dass er die ganze Hilfsaktion gefährdete».

³⁰ Selbst unter den Gegnern einer Bundeshilfe hatte die Sache Winterthurs in der Bundesversammlung ausserordentlich viel Sympathie gefunden; auch die öffentliche Meinung fast der ganzen Schweiz stand bekanntlich hinter der Eulach-Stadt.

³¹ Landbote vom 20. Januar 1884.

³² Landbote vom 24. Januar 1884.

³³ Die Feindschaft der beiden Antipoden, deren einzige Gemeinsamkeit wohl nur der beiderseits bemerkenswert grosse Ehrgeiz war, geht letztlich auf die Tage der «Männerhelvetia» zurück: Bei Bleulers Eintritt in die Redaktion der NZZ (1859) verlangte Vogt pikanterweise den Ausschluss des «Apostaten», was Bleuler seinerseits anlässlich der Berufung Vogts zum Chefredaktor der NZZ zu einem boshaften «meminisse iuvat» veranlasste (Landbote vom 19. September 1878; Weisz II, S. 94 ff.; Weisz III, S. 264 ff.; Scheuchzer, S. 36). Vor seinem Eintritt in die NZZ war Vogt gelegentlich Mitarbeiter des «Landboten» (Bleuler an Lange, am 24. April 1873 – der bezügliche Teil des Briefes ist ungedruckt), doch blieb das Verhältnis stets kühl und endete schon vor Vogts Eintritt in die NZZ im Streit (cf. Weisz III, S. 247 ff.)

«Die Aussicht, dass der Kanton Zürich der Stadt Winterthur ausser der bereits zur Verfügung gestellten Million auch noch weiter werde unter die Arme greifen müssen, nämlich durch Übernahme wenigstens eines Teiles des Bundesdarlehens, ruft Erinnerungen, die nicht unterdrückt werden können.³⁴ Als es sich um die Rekonstruktion des Gotthards handelte, wurde von der Partei des «Landboten» die Parole ausgegeben: Zuerst muss Escher abtreten, dann wollen wir Hand zur Hülfe bieten! Escher, obwohl eine ehrliche und unbefangene Betrachtung der Dinge ihn von der Schuld an den Verrechnungen beim Gotthard freisprechen musste, hatte Patriotismus genug, das persönliche Opfer zu bringen: Er trat zurück! – Diese Erinnerung taucht heute lebhaft auf, und die Blicke richten sich unwillkürlich auf Nationalrat Bleuler. Wie enge ist er mit der Lage Winterthurs verflochten, wie gross seine Schuld am ökonomischen Niedergang der Stadt! Die Zumutung ist eine nun ausserordentlich starke, die von Herrn Bleuler so vielfach misshandelten Liberalen des Kantons Zürich sollen jetzt ihren Geldbeutel öffnen, um die Wunden zu heilen, welche die Bleulersche Eisenbahnpolitik nicht bloss Winterthur, sondern dem ganzen Kanton Zürich geschlagen hat. Geschehene Dinge, das wissen wir wohl, sind nicht ungeschehen zu machen, auch nicht durch Vorwürfe. Diese Zeilen sollen auch nicht Vorwürfe machen, aber sie wollen auf etwas hinweisen, was unter den nun einmal vorhandenen Verhältnissen das Nötige eher ermöglicht. Man kann Winterthur nicht zugrunde gehen lassen. Aber Tausenden und aber Tausenden im Kanton Zürich herum wird die verlangte Hilfe leichter, ja vielen erst möglich werden, wenn der Hauptschuldige eine etwelche Sühne bietet. Die Aussicht auf Hilfe wächst für Winterthur in hohem Masse, wenn Herr Bleuler-Hausheer seine Stelle als Nationalrat niederlegt. Ob er imstande sein wird, Winterthur – und der Gerechtigkeit – dieses Opfer zu bringen?»

Weisz³⁵ bezeichnet diese «Bombe» als «einen Akt der Privatrache» Gustav Vogts. Ob der Artikel nun tatsächlich vom Chefredaktor selbst

³⁴ Wenig zuvor, am 6. Dezember 1883, hatte man in Zürich anlässlich des ersten Jahrestages von Eschers Tod eine Gedächtnisfeier abgehalten.

³⁵ Weisz III, S. 335.

stammt oder mit dessen Billigung von einem Winterthurer Korrespondenten geschrieben wurde, braucht uns hier nicht zu kümmern.³⁶ Die geschickt aufgeworfene rhetorische Frage am Schluss des Artikels, die einen gewaltigen moralischen Zwang ausüben musste, stempelt den Beitrag zu einem kleinen Meisterstück infamer Journalistik. Bleuler blieb wenig Aktionsfreiheit; bereits am 25. Januar trat er aus dem Nationalrat zurück. In seiner «Erklärung»³⁷ an die Wählerschaft bezeichnete er das Vorgehen seiner Gegner als «illoyal», allein ihm sei «die Wohlfahrt von Winterthur zu teuer und der Wunsch nach einer endlichen und guten Lösung der Garantieschuldfrage zu sehr Herzenssache», als dass er zögern könne, das zu tun, was nach Ansicht seiner Gegner «zum Frieden und zur Lösung beitrage». Die «Erklärung» enthielt zudem den Abdruck eines Briefes von Bundespräsident Welti, in dem der Magistrat die Behauptung der «NZZ», Bleulers umstrittene Worte seien bei den «hauptsächlichsten Argumentationen im Bundesrat» in Betracht gezogen worden, als unwahr bezeichnete. Zugleich bezeugte Welti, Bleuler habe sich bei den konsultativen Besprechungen «nie dahin geäußert, Winterthur könne die Summe von Fr. 800000.– tragen».

Der Brief Weltis ist wie das offizielle Berichtigungskommuniqué des Bundesrates am 22. Januar verfasst worden, und zwar, wie wir wohl annehmen dürfen, auf Wunsch des bedrängten und empörten Bleuler-Hausheer. Man mag in diesem Bemühen Bleulers um eine Richtigstellung der Dinge ein «verzweifelttes Sich-Wehren»³⁸ gegen das Demissionieren-Müssen sehen; Bleulers impulsive Endreaktion zeigt aber, dass er in diesem Januar 1884 seinem Nationalratssessel keinesfalls mehr zäh verhaftet war. Meinungsverschiedenheiten mit seinen politischen Gesinnungsgenossen haben seinen Rückzug aus der Politik vorbereitet³⁹, und es scheint, dass der 55-jährige Bleuler,

³⁶ Dazu Neue Zürcher Zeitung vom 31. Januar 1884, erstes Blatt sowie Weisz III, S. 337.

³⁷ Landbote vom 26. Januar 1884.

³⁸ So Weisz III, S.335.

³⁹ Scheuchzer, S.346 f. überliefert, «privatim und konfidentiell» habe ihm Bleuler anvertraut, «dass den Hauptteil an seinem Entschluss zum Rücktritt nicht die Angriffe aus dem gegnerischen Lager, sondern solche aus den Reihen der politischen Freunde geleistet hätten».

der eine hektische politische Karriere hinter sich hatte, recht amts-müde war. Wenige Tage vor Vogts Angriff hatte er das unmittelbar vor der Winterthurer Altstadt liegende herrschaftliche «Hoffnungsgut» erworben⁴⁰, auf das er sich zurückzuziehen gedachte.⁴¹

Obwohl also dem alternden Kämpfer Bleuler im Zeitpunkt von Vogts Polemik Gedanken an einen Lebensabend ohne Politik nicht unvertraut waren, wurde er durch die Geschehnisse zutiefst getroffen. Aus seiner «Erklärung» spricht, Zeile für Zeile, eine ungeheure Verbitterung: Sein Brief ist der Rechtfertigungsversuch eines Gekränkten, der weiss (oder zu wissen glaubt!), dass er zu Unrecht angegriffen worden ist.

3. Die «Schuldfrage»

Was Bleuler am tiefsten kränken musste, war nicht so sehr die von Langhard ins Leben gerufene Polemik um seine Äusserungen vor dem Bundesrat, die zwar von der «Neuen Zürcher Zeitung» auf marktschreierische Art manipuliert wurden, nach Bleulers eigenem «Geständnis» aber zu einer anderen Zeit, in einem anderen Zusammenhang und in anderer Form immerhin erfolgt waren.⁴² Langhards

⁴⁰ Bleuler zahlte für das Landgut den beachtlichen Preis von 102 000 Franken (Grundprotokoll Nordseite lit. G S. 425), weitere 15 000 Franken verschlangen Renovationsarbeiten (Scheuchzer, S. 399 und 420).

⁴¹ Schon Jahre zuvor schrieb Bleuler seinem Freund Lange: «Scherrer ist hier. Die alte Tante Reinhard (Maria Reinhard-Studer, zum Jakobsbrunnen) gestorben, morgen Beerdigung. Wenn ich in sein Landhaus sitzen und dabei buchdruckern könnte, so wäre ich ein beneidenswerter Mensch und möchte mein Engagement auf dem Nationaltheater mit Inbrunst quittieren» (Bleuler an Lange, am 4. Mai 1873).

⁴² In seiner Stellungnahme, die Bleuler der NZZ sandte und die mit stilistischen Nuancen auch im «Landboten» erschien, führte er u. a. aus: «Richtig ist, dass während der Debatte im Nationalrat eine Zeitlang davon die Rede war, die Repartition der Summe direkt in das Bundesdekret aufzunehmen, (...) und dass ich von einem Mitglied des Bundesrates diesfalls konfidentiell um meine Ansicht befragt wurde. Bei dieser Unterredung war von den Ziffern die Rede, und ich äusserte, (...) dass ich Besorgnisse wegen sofortiger Ausscheidung hege, dass in Winterthur schon eine Repartition zu $\frac{3}{4}$ und $\frac{1}{4}$ schwer genug empfunden würde, dass endlich ein Hinaufschrauben auf $\frac{2}{3}$ und $\frac{1}{3}$ nur gedenkbar und diskutabel wäre, wenn der Kanton Zürich der Stadt Winterthur beispringe.» Neue Zürcher Zeitung und Landbote vom 20. Januar 1884 (zit. nach NZZ).

Präliminar-Rauchbombe verursachte in Winterthur im Moment zwar grosse Erregung, sie stellte das politische Wirken Bleulers jedoch nicht grundsätzlich infrage. Weit gravierender und verletzender dagegen war die Tat des Chefredaktors der «NZZ», der Bleuler in seinem Artikel erneut, und diesmal eindeutig⁴³, die Schuld an der Nationalbahn-Katastrophe zuschrieb.

War es wirklich die «Bleulersche Eisenbahnpolitik», die «nicht bloss Winterthur, sondern dem ganzen Kanton Zürich diese Wunden geschlagen» hat? War Bleuler tatsächlich der «Hauptschuldige» am ganzen Unglück, der nachträglich, fast genau sechs Jahre nach dem Fiasko der Bahn, der Gerechtigkeit doch noch Tribut leisten musste? Oder stellen Vogts Anwürfe lediglich eine polemische Entgleisung dar? Dürfen wir den Worten von Bleulers Freund Göttisheim mehr Glauben schenken, dass nämlich Bleuler sich «anfänglich entschieden gegen das Unternehmen (der Nationalbahn) ausgesprochen und davor gewarnt (habe), und dass er erst, als er von den Gesinnungsgenossen förmlich bestürmt, ja sogar teilweise verdächtigt wurde, sich dazu entschloss, sein Blatt für die Verteidigung der Nationalbahn herzugeben»?⁴⁴

Abzuklären, inwieweit diese Urteile feindselige Verketzerung oder freundschaftliche Beschönigung darstellen, soll die Aufgabe dieser Arbeit sein.

⁴³ Schon am 1. Juni 1882 hatte Vogt in der Neuen Zürcher Zeitung geklagt, er begreife nicht, «wie angesichts des Unheils, welches die Urheber und Begünstiger dieses Schwindels über Winterthur und andere Gemeinden, ja über den Kanton und seinen Haushalt gebracht haben, dieselben doch immer noch zu politischen Vertrauensstellen berufen werden können»; was nur auf Sulzer und Bleuler gemünzt sein konnte.

⁴⁴ Basler Nachrichten vom 16. Februar 1886. Ähnlich auch in der bei Scheuchzer, S. 342–346, abgedruckten Rechtfertigungsschrift aus der Feder Göttisheims. Der Basler Ständerat ist allerdings kein unbedingt verlässlicher Zeuge; er war Bleuler erst seit 1880 enger verbunden und stützt sich bei seiner entlastenden Aussage bezüglich der Vorgeschichte der Nationalbahn wohl vornehmlich auf die Darstellung der Ereignisse, wie sie ihm von Bleuler selbst geschildert worden sind. Zur Reaktion der öffentlichen Meinung auf den Rücktritt Bleulers aus dem Nationalrat cf. die «Presseschau», die Redaktor Locher im Landboten vom 5. Februar 1884 zusammengestellt hat.

II. SALOMON BLEULERS ERSTE KONTAKTE MIT EISENBAHNFRAGEN

1. Initiant der Glattalbahn?

Die Beschäftigung Salomon Bleulers mit Bahnproblemen lässt sich schon in Zeiten feststellen, da das «Eisenbahnfieber» noch nicht – wie während der Siebzigerjahre – eine überall im schweizerischen Mittelland verbreitete Krankheit war: Als blutjunger Pfarrherr plädierte der mannigfaltige Verbindungen pflegende Stadtzürcher Bleuler, den es in die abgelegene Landgemeinde Glattfelden verschlagen hatte, 1856 in den Gemeinnützigen Gesellschaften der Bezirke Bülach und Regensberg zugunsten einer Eisenbahn im unteren Glattal.⁴⁵ Pfarrer Bleuler wurde darauf in den sich bildenden Ausschuss gewählt und spielte in diesem als «Schreiber des Komitees»⁴⁶ eine bedeutende Rolle.⁴⁷ Ihn allerdings als «Initianten der Glattalbahn» zu bezeichnen, wie dies Gruner tut⁴⁸, ist wenigstens missverständlich, denn es handelt sich bei diesem Komitee nicht um das eigentliche Glattalbahn-Komitee, sondern um das Eisenbahnkomitee «Wallisellen–Waldshut».⁴⁹

Für die Bahn, die den Namen «Glattalbahn» trug, die Strecke Wallisellen–Uster, kam 1856 jede Initiative zu spät – sie wurde nämlich in diesem Jahr, als eine der ersten Bahnen der Schweiz überhaupt, bereits dem Betrieb übergeben.⁵⁰ Sie war gedacht als Zweigbahn der fast gleichzeitig projektierten Strecke Zürich–Winterthur⁵¹, wobei

⁴⁵ Scheuchzer, S.33.

⁴⁶ So Bleuler selbst in den Briefen an Dubs.

⁴⁷ Gruner, S.53, nennt Bleuler «Seele des (Glattalbahn-)Komitees». Bei Scheuchzer, S.33, heisst es allerdings: «Ein Komitee wurde niedergesetzt, dessen Seele der hochgebildete Gerichtspräsident Denzler in Bülach, die rechte Hand aber Bleuler war.»

⁴⁸ Gruner, a. a. O.

⁴⁹ Cf. auch Hildebrandt, S.10.

⁵⁰ Einzelheiten cf. Frei. Einzelne Akten betr. diese Bahngründung befinden sich auch im Stadtarchiv Winterthur (II B 38 b.3).

⁵¹ Winterthur–Oerlikon wurde 1855, Oerlikon–Zürich 1856 eröffnet (cf. Brugger, S.51).

aber schon frühzeitig über Uster hinaus Anschlussstrecken ins Auge gefasst und noch im Laufe des Jahrzehnts realisiert wurden: Am 1. Januar 1859 war die Linie Wallisellen–Rapperswil durchgehend befahrbar.⁵²

Mit der Gründung der eigentlichen Glattalbahn hatte Bleuler-Hausheer nichts zu tun. Wohl aber bemühte er sich als Aktuar des erwähnten Komitees Wallisellen–Waldshut eifrig um eine Verlängerung dieser Glattalbahn in nordwestlicher Richtung. Der Erfolg blieb indes aus – die Finanzierung gelang nicht.⁵³ Denn nachdem die Glattalbahn 1857 durch Fusion eine Strecke der Vereinigten Schweizerbahnen geworden war, bekämpfte Alfred Eschers N.O.B. den Erweiterungsplan, der das Nordostbahnprojekt Turgi–Waldshut entwertete, energisch. Mit dem Köder eines Surbtalbahnpjektes vermochte sie die Interessengemeinschaft Bülach–Regensberg zu sprengen: Der Bezirk Regensberg (Dielsdorf) glaubte, dass sein Anliegen durch die Nordostbahn besser vertreten würde, und liess die Bülacher im Stich.⁵⁴ Gebaut wurde schliesslich weder die Surbtalbahn noch die Glattal–Rheintal-Bahn. Erst am 1. Mai 1865 erhielt dieser Kantonsteil einen Ersatz im sogenannten «Herdöpfelbähnli», der durch die N.O.B. gebauten Lokalbahn Oerlikon–Bülach–Dielsdorf.⁵⁵

Zu dieser Zeit hatte Bleuler aber längst seinen Pfarrertalar mit dem Redaktionskittel vertauscht. Diese erste Eisenbahn-Episode war indes für ihn in mehrfacher Hinsicht bedeutungsvoll: Zunächst, weil der Pfarrherr durch sie gezwungen wurde, sich mit nationalökonomischen und juristischen Problemen auseinanderzusetzen, wobei der (in Anm. 47) erwähnte Bezirksgerichtspräsident Denzler in Bülach sein Lehrmeister war.⁵⁶ Zum zweiten lernte Bleuler bei den Auseinandersetzungen auf eindrückliche Weise die Gewalt und das Intrigenspiel der Eisenbahnmächte kennen; eine direkte Reaktion darauf war für ihn die «Männerhelvetia», an deren Gründung am 11. Okto-

⁵² Quellen bei Brugger, S. 73.

⁵³ Brugger, S. 68.

⁵⁴ Scheuchzer, S. 34 f.; Hildebrandt, S. 10 f.; Gagliardi, S. 321 f.

⁵⁵ Brugger, S. 70; Kessler, S. 33 ff.

⁵⁶ Scheuchzer, S. 33 und 41.

ber 1858 Bleuler massgeblich beteiligt war⁵⁷ und die sich «zunächst vorzugsweise gegen Escher richtete».⁵⁸ Aber auch die Bekanntschaft mit dem späteren Bundesrat Dubs war für Bleuler eine Frucht seiner Bemühungen um das Zustandekommen der Eisenbahnlinie im unteren Glattal; 19 Briefe richtete er in der Zeit vom 13. Januar 1858 bis zum 23. September 1859 an den «hochgeachteten Herrn Regierungsratspräsidenten».

Das Entscheidendste aber schliesslich ist, dass Pfarrer Bleuler im Verlaufe dieser Bahnkämpfe neue Fähigkeiten in sich entdeckte: Auf dem Höhepunkt der Auseinandersetzung liess er in der «Bülach-Regensberger Wochen-Zeitung» unter dem Pseudonym «Hans» periodisch seine Artikel erscheinen.⁵⁹ Der Stil des «Eisenbahnhannesli» ist kaum elegant. Voller Dialektbrocken nehmen die Beiträge in manchem den späteren Bleulerschen Wirkungsstil vorweg, dessen Stärke stets in einem volkstümlichen Tone liegt, in dem der Leser meist direkt angesprochen wird. Dubs muss vom Publizisten Bleuler überzeugt gewesen sein; denn er war es, der des Glattfeldener Pfarrherrn Übersiedlung in den «Elsässer» bewerkstelligte.⁶⁰ Und obwohl Bleuler der Redaktion der «Neuen Zürcher Zeitung» nur während dreier Monate angehörte, sollte er von seinem neuen Berufe nicht mehr loskommen: Einen Vierteljahresaufenthalt in Neuenburg benutzte er nicht nur dazu, sich in der französischen Sprache zu verbessern, sondern verfasste gleichzeitig seine erste grössere publizistische Arbeit.⁶¹ So ausgewiesen, übernahm Bleuler auf den 1. Januar 1860 die Redaktion der «Aargauer Nachrichten».⁶² Das Blatt warf indessen ungenügenden Ertrag ab und ging noch im gleichen Jahre ein. Im November 1860 zog Bleuler erneut nach Winterthur, diesmal allerdings als Redakteur des «Landboten». Nach Jahresfrist erwarb er den «Gems-

⁵⁷ Scheuchzer, S. 32 f.

⁵⁸ Gagliardi, S. 350.

⁵⁹ Als Beispiele etwa die Wochen-Zeitung vom 2., 16., 23. und 30. Mai sowie 6. Juni 1857.

⁶⁰ Am 4. Juli 1859 (dazu: Bleulers Abschied in der Wochen-Zeitung vom 27. Juni 1859: An meine Leser). Weisz II, S. 94–97.

⁶¹ Salomon Bleuler: Drei Gesetzes-Entwürfe (Fabrik-, Schul- und Steuergesetz) für den Kanton Zürich. Zürich Schabelitz 1859.

⁶² Scheuchzer, S. 51–60.

berg» samt der darin installierten Druckerei, wobei sein Schwager Gottlieb Ziegler, der spätere Regierungsrat, sein Kommanditär wurde.⁶³

2. Die Motion Bleuler vom 20. Oktober 1865 im Grossen Rat des Kantons Zürich und ihre Folgen

Es verstrich ein halbes Jahrzehnt, bis sich Bleuler in seinem neuen Wirkungsfeld Gelegenheit bot, auf seine Erfahrungen und Erkenntnisse bezüglich des Baus von Eisenbahnen zurückzugreifen. Am 11. Juni 1865 ordnete der Wahlkreis Wülflingen-Töss den Redaktor des «Landboten» in den Grossen Rat ab, und es dürfte eine der ersten Äusserungen des frischgebackenen Parlamentariers gewesen sein, als er am 20. Oktober 1865 den Antrag stellte, es sei eine Kommission von 15 Mitgliedern zu bestimmen, die «... Bericht und Antrag darüber zu hinterbringen (habe), ob nicht denjenigen Landesteilen, welche bezüglich ihres Verkehrs und ihrer eigenen Anstrengungen für Erwerbung einer Bahnverbindung auf gleicher Linie mit den bereits subventionierten Kantonsteilen⁶⁴ stehen, grundsätzlich eine analoge Subvention zugesichert werden soll, sowie, welche Opfer seitens des Staates in dieser Richtung zulässig und angemessen erscheinen».⁶⁵

Zwar besiegelten damals 131 Nein gegen nur 67 Ja die Niederlage des Motionärs, aber einige Jahre später tauchte im Verfassungsrat die Anregung Bleulers wieder auf: Theodor Ziegler referierte am 9. und 10. November 1868 in diesem Gremium über den vorgesehenen Arti-

⁶³ Grundprotokoll Südseite, Nr. 2, S. 324.

⁶⁴ Der Grosse Rat hatte sich schon 1862 grundsätzlich für die Möglichkeit einer Staatsubvention ausgesprochen (Protokoll des Grossen Rates des Kantons Zürich vom 6. Jänner 1862, Band 33, S. 260 ff.); die Linien Zürich–Winterthur–Romanshorn, Zürich–Zug–Luzern und Zürich–Bülach–Dielsdorf wurden unter Beteiligung des Kantons gebaut.

⁶⁵ Protokoll des Grossen Rates des Kantons Zürich vom 20. Oktober 1865, Band 33, S. 558 ff.; der Text der Motion ist mit zwei (unwesentlichen) Abänderungen abgedruckt bei Scheuchzer, S. 89. Der erste Teil der Motion betrifft das Problem der schweizerischen Alpenbahn (Gotthard/Lukmanier). Der Umfang meiner Arbeit erlaubt es mir leider nicht, auch noch Bleulers Stellung in der Alpenbahnfrage zu beleuchten; ich habe daher dieses Problem nach Möglichkeit ausgeklammert, obwohl es selbstverständlich in die Winterthurer Eisenbahnpolitik hineinspielt.

kel 26, wobei er sich u. a. auch auf Unterlagen Bleulers stützte.⁶⁶ So fand Bleulers Antrag aus dem Jahre 1865 nachträglich in der neuen Kantonsverfassung ihren Niederschlag.⁶⁷

Es blieb nun der neuen demokratischen Regierung vorbehalten, der Idee der Staatsunterstützung beim Eisenbahnbau praktische Form zu verleihen. Es war indessen nicht mehr Bleuler-Hausheer, sondern Kantonsrat Frick⁶⁸, der im Sommer 1871, als im Oberland verschiedene Eisenbahnprojekte zur Reife drängten, im Rate beantragte, dass die diesbezüglichen verfassungsmässigen Grundlagen konkretisiert werden sollten.⁶⁹ Die Ratsmitglieder scheinen nun ziemlich einmütig hinter dem Begehren gestanden zu haben, und auch bei der Regierung rannte Frick offene Türen ein – schon im Oktober des gleichen Jahres legte diese dem Kantonsrat einen Gesetzesentwurf betreffend die Staatsbeteiligung bei Eisenbahnen vor⁷⁰, der dann am 14. April 1872 vom Zürcher Volk mit knappem Mehr sanktioniert wurde.

Sieben Jahre nach Bleuler-Hausheers Antrag im Grossen Rat erfüllte dieses Eisenbahnsubventionsgesetz die Wünsche des Motionärs. 50000 Franken pro Bahnkilometer sollte in der Regel der Staatsbeitrag ausmachen, was als recht grosszügig bezeichnet werden darf. Daneben enthielt aber das neue Gesetz noch eine scharfe Spitze gegen die etablierten Privatbahnen, wie sie 1865 undenkbar gewesen wäre: Die Subvention durfte nicht an Bahnen ausgerichtet werden, «welche infolge Inanspruchnahme des Prioritätsrechtes gebaut wurden». Mit dieser Bestimmung gedachten Regierung und Parlamentsmehrheit ein gewisses Korrektiv zu den Privilegien der alten Gesellschaften zu schaffen, denen in der Frühzeit des Eisenbahnbaus das «Prioritätsrecht bei gleichen Bedingungen» verbrieft worden war, und zwar für alle

⁶⁶ StBW: MS Fol. 554/3.

⁶⁷ Verfassung des Eidgenössischen Standes Zürich vom 18. April 1869, Art. 26. Die Ähnlichkeit zwischen der Motion Bleuler und dem Verfassungsartikel lässt sich auch durch die Tatsache erklären, dass Bleuler an der Redaktion der neuen Verfassung entscheidenden Anteil hatte (cf. Scheuchzer, Zeugnis, S. 173 f.).

⁶⁸ Johannes Frick (1828–1885), ursprünglich Sekundarlehrer, dann Statthalter des Bezirks Pfäffikon. Regierungsrat 1878–1879.

⁶⁹ Kantonsratsprotokoll vom 4. Juli und vom 30. Oktober 1871, Band 35, S. 665 f. bzw. 694 f.

⁷⁰ Amtsblatt des Kantons Zürich, Jg. 1871, Nr. 85, S. 2022.

in ihre Konzessionslinien einmündenden oder von denselben abzweigenden neuen Linien. Nur ein knappes halbes Jahr bevor die Gesetzgeber über die Subventionsvorlage beraten hatten, war dieses Privileg von der Nordostbahn für die Linie Winterthur–Waldshut beansprucht worden – das Eisenbahnsubventionsgesetz stellt die dezidierte Antwort der Demokraten auf diesen Schritt der Bahngesellschaft dar.

Bei der Würdigung dieses vielgeschmähten Gesetzes muss berücksichtigt werden, dass ohne erhebliche Staatssubvention manche Gegend in unserem Kanton erst viel später oder gar nicht in den Genuss einer Eisenbahnverbindung gelangt wäre, weil sich die grossen Aktiengesellschaften nach dem Bau der lukrativen Hauptlinien selbstverständlich hüteten, wenig Rendite verheissende Nebenlinien zu erstellen, die unter Umständen gar die bestehenden Strecken konkurrenzieren. Selbst Brugger, der sonst kaum einen guten Faden am Eisenbahn-Wirken der Demokraten lässt, räumt ein, «das ... Subventionsgesetz von 1872 ... hätte, vernünftig und auf wirkliche Verkehrsbedürfnisse angewendet, grossen Segen stiften können».⁷¹

Die schicksalträchtigste Konsequenz des Eisenbahnsubventionsgesetzes ist allerdings zweifellos der Bau der Nationalbahn. Das «Sprachrohr der Nordostbahn», die «Neue Zürcher Zeitung», nannte es deshalb – nach dem Fiasko der Nationalbahn – «eines der leichtfertigsten Gesetze, die jemals gemacht worden sind», ohne das «die Winterthurer Blasen nie zu solchen Dimensionen (hätten) aufgetrieben werden können».⁷² In der Tat wäre ohne die finanzielle Mithilfe des Kantons das Nationalbahn-Projekt schon im Anfangsstadium steckengeblieben. Fast dreieinhalb⁷³ der im Gesetz vorgesehenen acht Millionen Subventions-Franken⁷⁴ flossen in die Kassen der Nationalbahn, sodass der Kanton am Ende rund 22% des gesamten Aktienkapitals⁷⁵ dieser Gesellschaft besass.

⁷¹ Brugger, S. 83

⁷² Neue Zürcher Zeitung vom 1. Juni 1882, erstes Blatt. Der Artikel Gustav Vogts ist ungekürzt abgedruckt bei Weisz III, S. 333 ff.

⁷³ Fr. 3 341 500.– nach dem Liquidationsbericht, S. 39 f.

⁷⁴ Das Total aller Subventionen war nach Lemma 6 des Gesetzes mit Fr. 8 000 000.– limitiert.

⁷⁵ Das Aktienkapital beider Sektionen betrug Fr. 14 471 569.– (nach dem Liquidationsbericht, S. 23). Subventioniert wurden von Zürich selbstverständlich nur die Teilstrecken auf dem Gebiete des Kantons.

Der Weg von der Bleulerschen Motion im Grossen Rat des Jahres 1865 über die neue Verfassung und das Eisenbahnsubventionsgesetz bis zur Zwangsliquidation der Nationalbahn ist ein weiter, und es wäre ungerecht, wenn wir Bleuler lediglich aufgrund seines Antrags im Rat und seiner Bemühungen um den entsprechenden Passus in der Kantonsverfassung eine Schuld an der Nationalbahn-Katastrophe beimässen.⁷⁶ Denn Bleulers Motiv für seinen Vorstoss vom Oktober 1865 ist nicht in «winterthurerischen Eisenbahngrossmachts-Träumen» zu suchen, sondern entsprang bescheidenerem Trachten: Einen knappen Monat zuvor war Bleuler-Hausheer ins Gründungskomitee der Tösstalbahn gewählt worden⁷⁷; seine Motion verfolgte daher im Speziellen den Zweck, die Finanzierung dieses Unternehmens zu ermöglichen.

Es lässt sich nicht mehr eindeutig feststellen, weshalb Bleuler Mitglied des Komitees wurde; naheliegender aber ist, dass er sich als Abgeordneter des Wahlkreises Wülflingen-Töss mit dem Bahnprojekt auseinandersetzte. Das Trasse der Tösstalbahn sollte nämlich nach einem Alternativ-Plan nicht über Seen, sondern über Töss und durch das Leisetal nach Sennhof geführt werden.⁷⁸ Für den Vorort Töss, der noch keinen Bahnhof besass, war es daher wünschenswert, dass Bleuler im Gründungskomitee mitwirkte und die Verwirklichung der für Töss günstigen Variante anstrebte.

Im Gründungsausschuss von 1865 herrschte ein relativ nüchternes Klima; die Bahn wurde denn auch ausdrücklich als «bescheidene Vicinalbahn» konzipiert. Immerhin schloss man für die Zukunft eine bedeutendere Entwicklung nicht aus; Sulzers «Weltbahn» spukte eben noch für lange Zeit in den Köpfen herum. Ein Zeugnis für Bleulers Einstellung zu übertrieben hochfliegenden Plänen ist nur aus späterer Zeit erhalten; doch lässt sein Spott vermuten, dass Bleuler bereits 1865

⁷⁶ Meines Wissens wurde von Bleulers Feinden auch nie so argumentiert. Vielleicht hatte Vogt, der erst seit 1870 im Kanton Zürich wirkte, diesen Zusammenhang nicht gesehen oder Bleulers Vorstoss vom Jahre 1865 einfach vergessen.

⁷⁷ Protokoll des Gründungskomitees der Tösstalbahn vom 24. September 1865.

⁷⁸ Erst 1870 wurde die Leisetal-Variante fallengelassen (Protokoll des Gründungskomitees der Tösstalbahn, Kommissionssitzung vom 12. Juni 1870) und später nur noch als Druckmittel gegen die zahlungsunwillige Gemeinde Seen verwendet.

von entsprechendem Wunschdenken frei war. «Es ist zum Lachen», schrieb er 1872 seinem Mitredaktor Rüegg, «Gujer von Neutal⁷⁹ amüsiert die Welt mit seiner phantasiereichen Eisenbahnpolitik, und der dicke Gubler⁸⁰ trampelt mit, um doch ja womöglich das Tösstal in eine hirnverbrannte Konjunkturalpolitik zu drängen und Selmatten zum Durchgangspunkt einer europäischen Transitlinie Eschlikon–Turbental–Bäretswil–Bubikon–Stäfa–Gotthard zu machen.»⁸¹

Zusammenfassend lässt sich somit sagen: Bleuler hat mitgeholfen, die finanziellen Voraussetzungen für die Winterthurer Eisenbahnpolitik der Siebzigerjahre zu schaffen. Soweit sich feststellen lässt, ging es ihm dabei allerdings nicht um überspannte Ziele, sondern speziell darum, den Bau der Tösstalbahn zu ermöglichen. Zieht man zudem Bleulers früheres Bemühen um das Zustandekommen der Wallisellen–Waldshuter-Bahn in Betracht, könnte man seine Absicht allgemeiner festhalten: Staatliche Hilfe sollte verhindern, dass Eisenbahnprojekte, die zwar keine hohe Rendite versprachen, deren Lebensfähigkeit aber doch angenommen werden durfte, an blossem Kapitalmangel scheiterten. Bleuler durfte sich dabei auf eine damals vielzitierte volkswirtschaftliche Maxime stützen, die besagte, dass Eisenbahnen gebaut werden sollen, auch wenn sie direkt lediglich die Betriebskosten deckten.

⁷⁹ Gemeint ist wohl der junge Adolf Guyer-Zeller (1839–1899), der von 1865–1870 als Aktuar im Vorstand des Gründungskomitees mitwirkte. Guyer-Zellers Rücktritt aus dem Komitee erfolgte nach Schnurrenberger, S. 3, weil die Mehrheit des Komitees die Bahn zunächst nur bis Bauma bauen wollte. Andernfalls handelt es sich um Rudolf Guyer, der 1871 ins Komitee gewählt wurde (Protokoll des Gründungskomitees der Tösstalbahn vom 26. März 1871).

⁸⁰ Vermutlich Salomon Eduard Gubler (1845–1921) aus Wila (cf. HBLS, Band 3, S. 788).

⁸¹ Bleuler an Reinhold Rüegg, am 16. Juni 1872 (abgedruckt bei Scheuchzer, S. 230).

III. BLEULERS STELLUNG ZU DEN WINTER- THURER EISENBAHNBESTREBUNGEN

1. Zurückhaltung

Zieht man in Betracht, dass Salomon Bleuler sich schon in jungen Jahren mit Eisenbahnproblemen herumgeschlagen und später mit seiner Motion vom 20. Oktober 1865 Pionierdienste für eine neue staatliche Eisenbahnpolitik im Kanton Zürich geleistet hat, so lässt es vielleicht erstaunen, dass er zunächst an den Winterthurer Eisenbahnplänen keineswegs massgeblich beteiligt war. Dies, obwohl er als Kantonsrat⁸², Nationalrat⁸³, Redaktor und Besitzer der bedeutendsten Winterthurer Zeitung in der Eulach-Stadt eigentlich eine politische Kraft erster Ordnung hätte darstellen sollen. Immerhin leistete er vor 1870 zweimal einen Beitrag an das tatenfrohe Streben der Winterthurer. Während sein Handeln zugunsten der Kempttalbahn Episode blieb⁸⁴, erstreckte sich seine Tätigkeit im Tösstalbahn-Komitee über mehrere Jahre. Indessen, es war keine Zeit intensiver Planung, das Komitee versammelte sich in der zweiten Hälfte der Sechzigerjahre nur sporadisch. Als 1870 das Projekt endlich ins Stadium der Reife trat, blieb Bleuler den Sitzungen plötzlich fern und erklärte am 11. Juni 1871 «wegen Überhäufung anderweitiger Verpflichtungen»⁸⁵ gar den Austritt aus dem Gründungskomitee. Die Begründung klingt plausibel: 1871 war Bleuler Präsident des Kantonsrates mit all den dazugehörigen zusätzlichen Belastungen. Im Nationalrat machte man sich bereits an die Vorbereitungen zur Bundesrevision, an denen Bleuler

⁸² Im Kantonsrat gehörte Bleuler zeitweilig auch der Eisenbahnkommission an (Landbote vom 28. Juni 1871).

⁸³ Seit 1869.

⁸⁴ Protokoll der Eisenbahnkommission vom 21. April 1871; Stadtratsprotokoll vom 22. April 1871, Band 141, S. 650. Bleulers Name wird zunächst erwähnt, er taucht aber später nicht mehr auf, insbesondere gehörte er auch dem «Grösseren Komitee» nicht an.

⁸⁵ Protokoll des Gründungskomitees der Tösstalbahn vom 18. Juni 1871.

eifrig mitwirkte.⁸⁶ Aber auch der «Landbote» erforderte vermehrt seinen Einsatz. Albert Lange hatte am 17. Oktober 1870 sein Amt als Professor für induktive Philosophie an der Universität Zürich angetreten, übersiedelte allerdings erst im Oktober 1871 nach der Kantonshauptstadt und blieb so dem «Landboten» zunächst als gelegentlicher Mitarbeiter erhalten. Reinhold Rüegg, der Lange als Redaktor ersetzte, unternahm 1871 eine Bildungsreise nach Paris und London, so dass Bleuler die redaktionelle Arbeit allein bewältigen musste.⁸⁷

Nun hat aber solche Arbeitsüberlastung Bleuler keineswegs gehindert, an der Gründungssitzung des Kempttalbahn-Komitees teilzunehmen, und zwar nur kurze Zeit, bevor er dem Tösstalbahn-Komitee seinen Rücktritt bekanntgab. Somit ist es nicht unwahrscheinlich, dass Bleuler andere Gründe bewogen haben, sich vom Tösstalbahn-Projekt zurückzuziehen. Falls ihn, wie vorne vermutet, die Interessen seines Wahlkreises Töss-Wülflingen ins Tösstalbahn-Komitee geführt haben, ist sein Rücktritt wohl durch den Verzicht auf die Durchführung der Leisetal-Variante bewirkt worden. Zwar war für die Gemeinde Töss dieser Entscheid des Tösstalbahn-Komitees nicht mehr so bedeutungsvoll, weil sich dort in der Zwischenzeit das Rheintalbah-Projekt in den Vordergrund geschoben hatte, das nicht nur Töss, sondern auch Wülflingen den begehrten Bahnhof bescheren sollte; für Bleuler selbst aber mag der Beschluss den Anlass gebildet haben, sich eines wenig geliebten Amtes zu entledigen.

Es ist schwer zu bestimmen, bis zu welchem Punkt Bleuler zu Beginn der Siebzigerjahre die hochfliegenden Winterthurer Eisenbahnpläne gutgeheissen hat. In seinen Briefen äusserte er sich zunächst kaum eindeutig⁸⁸ zu dieser Frage; der Umstand jedoch, dass Bleulers Name ab 1871 während zweier wichtiger Jahre auf den Listen der Winterthurer Eisenbahnkomitees fehlt, lässt auf gewisse Vorbehalte Bleulers schliessen. Grundsätzlich stand er wohl im Lager der Win-

⁸⁶ Scheuchzer, S. 213 f.

⁸⁷ Während Bleulers Abwesenheit besorgte sein Freund und Kollege Fritz Scheuchzer die Redaktionsgeschäfte (Scheuchzer, S. 212), der allerdings selbst Mitglied des National- und des Kantonsrates war!

⁸⁸ So spricht Bleuler schon 1870 von einer «politisch-eisenbahnlichen Sahara» (Bleuler an Scheuchzer, am 9. Juni 1870; Abdruck bei Scheuchzer, S. 394), doch ist diese Aussage vieldeutig.

terthurer Eisenbahnmäner; seine Zustimmung zu deren Treiben war aber vermutlich eher lau. Dass sie von der Mahnung zur Mässigung begleitet war, lässt sich nicht belegen, ist aber nicht unwahrscheinlich. Es ist naheliegend, dass Bleulers reserviertes Verhalten auch in seiner Herkunft gründet; mindestens dürfte der geborene Stadtzürcher Bleuler die Lage mehr aus der Distanz beurteilt haben als die «eingefleischten» Winterthurer Ziegler und Sulzer. In einem anderen Zusammenhang war Bleuler noch zu Beginn des Jahres 1869 von einem Winterthurer Korrespondenten der «Wochen-Zeitung» angegriffen worden, weil er die Hauptstadt zu sehr schone, deren «schimpfliches Joch zu brechen der Hauptzweck der Bewegung (sei)».⁸⁹

Der Hauptgrund für Bleulers Zurückhaltung ist aber bestimmt in der Tatsache zu suchen, dass andere Probleme ihn weit eindringlicher beschäftigten, ihn weit wesentlicher dünkten als die Bahnfragen. Wenn von Bleulers früherer Konfrontation mit Bahnproblemen die Rede war, so hatte dies seinen Grund im Thema dieser Arbeit. Keinesfalls darf dieses einseitige Herausgreifen zweier Episoden aus Bleulers früherem Leben dazu führen, das Bild dieses Politikers zu verzerren. Vergessen wir nicht, dass es sich bei der ersten umfangreicheren Schrift, mit der Bleuler vor die schweizerische Öffentlichkeit getreten ist, die gleichsam sein Programm enthielt, um Entwürfe für ein Fabrikgesetz, für ein Schul- und ein Steuergesetz handelte. Der Sozialpolitik im weitesten Sinne galt die Liebe des ehemaligen Pfarrers Bleuler, im Kampf um den 11-Stunden-Arbeitstag etwa konnte er sich im Kantonsrat exponieren.⁹⁰ Erinnern wir uns auch der zentralen Rolle, die Bleuler bei der Geburt der neuen Kantonsverfassung gespielt hat. Eine ähnliche Rolle hoffte Bleuler auch bei der von ihm herbeigesehnten Bundesrevision zu übernehmen. Das spitze Wort vom «Lochmacher»⁹¹, das die liberale Opposition im Kanton ständig im

⁸⁹ Landbote vom 24. Dezember 1867; Wochen-Zeitung vom 28. Dezember 1867 und 4. Januar 1868; Scheuchzer, S. 156 f.

⁹⁰ Winterthurer Zeitung vom 21. Januar 1870.

⁹¹ Der Ausdruck «Lochmacher» geht eigentlich auf ein Referat Theodor Zieglers zurück, der 1869 Bleulers Wahl in den Nationalrat empfahl, weil Bleuler wie kein zweiter geeignet sei, in die faulen Zustände der Bundesverhältnisse ein Loch zu machen (Landbote vom 13. Oktober 1869; Guggenbühl, S. 210; Scheuchzer, S. 188).

Munde führte, sollte – dies war Bleulers heissester Wunsch – bei der Bundesrevision seine neue Verwirklichung finden.⁹²

Damit ist auch der Umstand erklärt, dass sich der «Landbote» der späten Sechziger- und frühen Siebzigerjahre dem Eisenbahnhistoriker keineswegs als unerschöpfliche Fundgrube darbietet. Die Rubrik «Eisenbahnliches» ist zunächst recht selten anzutreffen. Erstaunlich selten, wenn man bedenkt, welche Pläne zu dieser Zeit die Winterthurer Gemüter beschäftigten. Eine Ausnahme macht 1870 das Rheintalbahnhof-Projekt, das wie erwähnt von Geilinger-Biedermann in den Spalten des «Landboten» propagiert wurde. Die folgende Kontroverse mit der nordostbahn-freundlichen «Winterthurer Zeitung» dürfte aufseiten der Gemsberg-Redaktion nicht von Bleuler, sondern von Dr. Lange geführt worden sein, in dessen Domäne dieses Projekt gehörte.

Am 28. Januar 1872 erfolgte für die Leser des «Landboten» die erste Orientierung über die Nationalbahn-Pläne.⁹³ Sie stammte nicht von Bleuler selbst, sondern wurde auf Veranlassung Sulzers von Friedrich Scheuchzer verfasst⁹⁴ und in der Form eines «Mitgeteilt» publiziert. Eine erste redaktionelle «Äusserung» zur Nationalbahn finden wir dann im «Landboten» vom 18. Februar, als Bleuler ein Zirkular des Gründungskomitees der Winterthur–Singen–Kreuzlingen-Bahn abdruckte und daran die Worte schloss: «Wir kommen noch mit einigen Worten auf das Zirkular und dessen Hauptpunkte zurück.» Aber die verheissenen Erläuterungen erschienen nicht: Der Kampf um die Bundesrevision und die Propagierung des Unterrichtsgesetzes dominierten in den Spalten des «Landboten» und lassen klar erkennen, wo die Interessen der Redaktion lagen.

Den eindrücklichsten Beweis dafür, wie kühl Bleuler zu dieser Zeit der ganzen Eisenbahnpolitik gegenüberstand, bildet die Abstimmungskampagne vor dem 14. April 1872. An diesem Sonntag sollte der Zürcher Souverän sowohl über das neue Unterrichtsgesetz als auch über die Vorlage betreffend die Staatsbeteiligung bei Eisenbah-

⁹² Zu Bleulers Tätigkeit zugunsten der Bundesrevision während der frühen siebziger Jahre: Scheuchzer, S. 211, 213 ff., 207 f., 235 f.

⁹³ Der gleiche Artikel erschien in der Wochen-Zeitung vom 31. Januar 1872.

⁹⁴ Cf. Scheuchzer, S. 195.

nen bestimmen. Während Bleuler über Wochen, ja Monate beinahe täglich zugunsten des Unterrichtsgesetzes schrieb und auch eine Reihe befürwortender Referate auf Veranstaltungen und in Versammlungen hielt⁹⁵, behandelte der «Landbote» das Eisenbahnsubventionsgesetz äusserst stiefmütterlich. Zwar musste die Agitation für das Unterrichtsgesetz vordringlicher erscheinen, weil sich hier schon bald die erste grössere Niederlage für die Bewegung abzeichnete⁹⁶; andererseits hätte man gerade bei Bleuler eingehendere Anteilnahme am Eisenbahnsubventionsgesetz erwarten können, das doch so eng mit seinem früheren Wirken verknüpft war! Im übrigen war auch die Stimmung bezüglich dieser Vorlage im Volk keineswegs einhellig, was im knappen annehmenden Mehr von 1295 Stimmen zum Ausdruck kam.

Vermutlich ist bei Bleulers engeren Parteifreunden Kritik laut geworden, weil er die für Winterthur und dessen Eisenbahnpläne enorm wichtige Vorlage so arg vernachlässigte. Jedenfalls übte Bleuler im «Landboten» vom 5. April 1872 Selbstkritik: «Die Besprechung des Unterrichtsgesetzes hat in letzter Zeit so sehr alle Aufmerksamkeit beansprucht, dass selbst dem Publizisten die andern Vorlagen etwas ausser den Gesichtskreis gerückt wurden, während sie nichts weniger als geringfügig sind – zumal das Subventionsgesetz. Wir benutzen deshalb gern einen Artikel des «Anzeigers vom Zürichsee», mit dem wir diesfalls vollkommen einig gehen, um auch einmal einen Blick auf diese Materie zu werfen.» Diesem Abdruck liess Bleuler bei späterer Gelegenheit noch ein «Eingesandt» folgen, seine eigene Feder aber blieb trocken!

Auch um die Propagierung der Nationalbahn-Idee erwarb sich Bleuler zunächst durchaus keine persönlichen Verdienste. Zwar wurden die Leser des «Landboten» über die Vorkommnisse um die Linie Winterthur–Singen–Kreuzlingen und über deren erste Schwierigkeiten getreulich auf dem Laufenden gehalten, doch handelte es sich dabei nicht um persönliche Stellungnahmen Bleulers, sondern um Beiträge mit reinem Nachrichtencharakter, die er zudem recht häufig

⁹⁵ Bleuler an Lange, am 23. und 25. März 1872; Landbote vom 26. März, 10. April und 13. April 1872.

⁹⁶ Bleuler an Scheuchzer, am 30. März 1872: «Meine «Witterung» ist nicht gut. Ich bekomme kuriose Briefe – Bestätigung der Ansichten von Lange, dass das Regiment Sieber allerlei Opposition findet.» (Abdruck bei Scheuchzer, S. 220).

von anderen Zeitungen⁹⁷ übernahm. Wenn Gubler (S. 23) im «Landboten» vom 18. Mai 1872 eine längere Stellungnahme Bleulers sieht, so fällt er dabei einem im «Landboten» irrtümlich fehlenden Schlusszeichen zum Opfer sowie dem Umstand, dass er die von Bleuler zitierte «Thurgauer Zeitung» nicht konsultiert hat. Bleuler hat den ganzen Artikel, auch jenen Teil, den Arnold Gubler (in: Die Schweizerische Nationalbahn, 1922) als Kommentar des «Landboten» ausgibt, dem Thurgauer Blatt entnommen; allerdings hat er ihn redigiert, d. h. vor allem gekürzt! Im Übrigen ist der Artikel der «Thurgauer Zeitung»⁹⁸ auch keine redaktionelle Arbeit des Frauenfelder Blattes, sondern der Abdruck eines Zirkulars des Gründungskomitees der Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Eisenbahn, gerichtet an die beteiligten Gemeinden. Wenn Bleuler nicht nach dem Original, sondern nach der «Thurgauer Zeitung» zitiert, dürfen wir annehmen, dass er selbst nicht im Besitze dieser wichtigen Quelle gewesen ist – ein weiterer Hinweis darauf, dass zu dieser Zeit beim «Landboten» die Eisenbahnfragen noch als Angelegenheiten minderer Bedeutung betrachtet wurden.

2. Unbehagen – Der Bruderzwist der Demokraten

Verhielt es sich zur Zeit, da die Nationalbahn-Pläne publik wurden, einfach so, dass die Eisenbahnfragen auf Bleulers «Prioritätenliste» einen anderen, unbedeutenderen Rang einnahmen als auf derjenigen Theodor Zieglers oder Sulzers, so machte das Desinteresse, das Bleuler den Eisenbahnplänen entgegenbrachte, im Verlaufe des Sommers 1872 einer eigentlichen Abneigung Platz. «Der Kanton Zürich ist total

⁹⁷ Andelfinger Zeitung, Thurgauer Zeitung, Grenzbote in Stein und Steckborn.

⁹⁸ Thurgauer Zeitung vom 17. Mai 1872. Wenn Gubler der von Bleuler erwähnten Quelle nachgegangen wäre, hätte er auch einen zweiten Irrtum vermieden: Bleuler beruft sich nicht auf die «Neue Thurgauer Zeitung», die es seit dem 8. April 1868 nicht mehr gab, sondern auf die politisch anders tendierende, seit 1809 kontinuierlich erscheinende «Thurgauer Zeitung». Unrichtig ist es übrigens auch, wenn Gubler (S. 24) für diese Zeit die «Winterthurer Nachrichten» zitiert. Es handelt sich bei der Gegnerin des «Landboten» selbstverständlich um die «Winterthurer Zeitung», die erst am 31. Dezember 1876 ihr Erscheinen einstellte. Das Nachfolgerblatt «Winterthurer Nachrichten» erschien erstmals am 11. Mai 1878, nach dem Nationalbahn-Fiasko.

im Eisenbahnrappe!», beklagte er sich Mitte Juni 1872 bei Reinhold Rüegg⁹⁹, «und der Stadtrat von Winterthur zum Commis voyageur in diesem Artikel geworden.» Ausführlicher und deutlicher machte er seinem Ärger ein paar Tage später in einem Brief an Freund Lange Luft. Dieser hatte im März 1872 einen Ruf an die Universität Marburg angenommen, und wenn sein Wegzug im Hinblick auf die Zürcher Universität unzweifelhaft zu bedauern ist, so stellen andererseits die Briefe, die Bleuler in der Folge in unregelmässigen Abständen nach Marburg sandte, eine grosse Kostbarkeit dar, da sie vermutlich vollzählig erhalten geblieben sind.¹⁰⁰ Unermüdlich berichtete Bleuler, der doch sonst schon mit Ämtern und Pflichten überhäuft war, seinem Freund über die Geschehnisse im National- und Kantonsrat sowie über die Winterthurer Lokalpolitik und gab damit nicht nur Lange den Blick hinter die Kulissen frei. Für Bleuler selbst müssen die Briefe an Friedrich Albert Lange eine Notwendigkeit bedeutet haben; man fühlt bei der Lektüre oft deutlich, wie wohl es ihm tat, sich alle die Widerwärtigkeiten «vom Leibe zu schreiben», die ihn besonders in der Politik bedrängten.

Der Brief vom 22. Juni 1872 stellt ein typisches Beispiel dar. Wie meist teilt Bleuler wenig Lob und viel Tadel aus.¹⁰¹ Er beklagt sich über mangelnde Einigkeit in der demokratischen Bewegung, die durch Niederlagen in zwei wesentlichen Abstimmungskämpfen (Schulgesetz, Bundesrevision) sowie durch die Nichtwiederwahl des Erziehungsdirektors Sieber zu dieser Zeit der ersten grösseren Belastungsprobe ausgesetzt war. Auch in Winterthur seien die Verhältnisse unerfreulich: «Hier ist der demokratische Verein soviel als zugrundegerichtet und dient wesentlich als Empfänger und Bewunderer der Neuigkeiten aus dem Stadthaus (Eisenbahnfragen) ... Dem Stadtpräsidenten weiche ich aus (was freilich keine Kunst), da er bei jeder erdenklichen Gelegenheit seinen Groll am <Landboten> auslässt

⁹⁹ Bleuler an Reinhold Rüegg, am 16. Juni 1872 (Abdruck bei Scheuchzer, S. 230).

¹⁰⁰ Leider ist es mir trotz allen Anstrengungen nicht gelungen, Langes Antworten, die schon Ellissen, S. 161, vermisst hat, wiederzufinden.

¹⁰¹ Es war ein wenig einnehmender Charakterzug Bleulers, dass er in diesen Briefen so ziemlich über jeden seiner Kampfgenossen bei Gelegenheit mit harten und geringschätzigen Worten den Stab brach.

und zu gewärtigen hat, dass ich ihn demnächst heimschicken werde.» Den Grund für die misslichen Zustände lässt Bleuler sogleich folgen: «Die Eisenbahnfragen dominieren alles, und zwar bis zum Ekel». ¹⁰²

Die Eisenbahnpolitik hatte tatsächlich begonnen, die Köpfe im Nordteil des Kantons zu erhitzen. Gegenden, die sich unlängst noch in ihrem Bestreben gegen die Kantonshauptstadt einig gewesen waren, traten gegeneinander in offener Fehde auf. Der Zwiespalt musste sich auch auf die führenden Männer der einzelnen Kantonsteile auswirken, die sich hier im Norden praktisch alle zur demokratischen Bewegung bekannten. Der Streit zwischen Winterthur und Andelfingen um die Linienführung der Winterthur–Singen–Kreuzlingen-Bahn verdross den Andelfinger Nationalrat Fehr ¹⁰³, der sich um die demokratische Sache grosse Verdienste erworben hatte; und zwischen Winterthur und Bülach kam es zu den ersten Scharmützeln im «Dettenbergkrieg», der den alten Kämpen Fritz Scheuchzer für einige Zeit von seinen Winterthurer Gesinnungsfreunden trennen sollte.

Bleuler, dem in der demokratischen Bewegung bei vielen Gelegenheiten die Rolle eines Koordinators und «Einpeitschers» zugefallen war ¹⁰⁴, bereitete diese Entwicklung gewaltiges Unbehagen. Trotzdem wollte oder konnte er sich nicht entschliessen, dem kampfeslustigen Theodor Ziegler zu verwehren, im «Landboten» seine Attacken zu

¹⁰² Bleuler an Lange, am 22./24. Juli 1872 (der Brief ist, allerdings unvollständig, abgedruckt bei Scheuchzer, S. 222 ff.). Albert Lange war zu dieser Zeit noch in Zürich. Bereits krank, begab er sich Mitte Juli zur Entfernung eines Darm-Karzinoms nach Tübingen. Die Operation führte zu einer vorübergehenden Besserung seines Gesundheitszustandes, sodass er Ende Oktober seine Vorlesungen in Marburg aufnehmen konnte (Ellissen, S. 202 ff.).

¹⁰³ Thurgauer Zeitung vom 19. April 1872; Landbote vom 18. April 1872. Oberrichter Johann Jakob Fehr (1828–1885) pflegte sehr enge Beziehungen zu Winterthur. Er verbrachte seine Lehrzeit in dieser Stadt und arbeitete später längere Zeit als Korrespondent für das (von Bleuler mit dem «Landboten» verschmolzene) «Tagblatt der Stadt Winterthur». Fehrs Groll scheint denn auch nicht lange angehalten zu haben.

¹⁰⁴ «Einpeitscher» nannten ihn bereits 1870 die «Basler Nachrichten» (nach der Winterthurer Zeitung vom 4. und 15. Januar 1870). Die «Neue Zürcher Zeitung» bezeichnete Bleuler im Nekrolog als «allmächtigen Diktator der demokratischen Partei» (Neue Zürcher Zeitung vom 15. Februar 1886).

reiten.¹⁰⁵ Ja, es gelang ihm nicht einmal, Ziegler zur Mässigung anzuhalten. In höchst polemischen Artikeln¹⁰⁶ nahm der Winterthurer Stadtschreiber im Zusammenhang mit der Trasseefrage der Waldshuterlinie die Nordostbahn aufs Korn, und als sich zwischenhinein die «Bülach–Dielsdorfer Wochen-Zeitung» mit einer Replik zu Wort meldete, zieh der zornige Ziegler deren Redaktor Scheuchzer kurzerhand der Korruption durch die Nordostbahn.

Diese Beschimpfung vergiftete die Atmosphäre erst recht, denn für den «Erzdemokraten» Scheuchzer war dies eine unerhörte Schmähung. Als dem «Landboten» zudem einige Tage später der in dieser Situation ärgerliche, aber entschuldbare Lapsus passierte, dass er die Einwohner Winterthurs nach der Wahl Scherers in den Bundesrat zu einer Begrüssungsfeier für den «in die Bundesregierung berufenen Repräsentanten und Vertrauensmann Winterthurs» einlud¹⁰⁷, schüttete die «Wochen-Zeitung» Hohn über die «Winterthurer Grossmannsseiltänzerei», die einen widerwilligen Scherer «die extremen Liebkosungen des Weltstadthochmuts» erdulden lasse.¹⁰⁸

Unter dem Titel «Eisenbahnschmerzen» führte Bleuler in seiner Antwort¹⁰⁹ richtigerweise die Überempfindlichkeit der «Wochen-Zeitung» auf die Eisenbahndifferenzen zurück und erklärte in ver-

¹⁰⁵ Es gehörte zum guten Redaktionsstil Bleulers, seinen Kampfgefährten den «Landboten» auch dann als Sprachrohr zur Verfügung zu stellen, wenn er selbst mit ihren Auffassungen nicht einig ging. Diese Tradition hatte früher schon den «Freien Ämtler» vor den Kopf gestossen, der bemängelte, der inkonsequente Bleuler veröffentliche in seiner Zeitung Artikel gegen die Subvention der Gotthardbahn, obwohl er selbst der Kommission für die Gotthard-Subvention angehöre (nach der Winterthurer Zeitung vom 25. März 1870).

¹⁰⁶ Landbote vom 26. Juni 1872: Die Korruption an die richtige Adresse; Landbote vom 3. Juli 1872: Die Korruption gibt Antwort; Landbote vom 7. Juli 1872: Die Korruption auf dem Rückzug. Der erste Artikel ist nicht gezeichnet; dagegen wurde der zweite, der den Angriff auf Scheuchzer enthält, und auch der dritte mit «Z.» signiert.

¹⁰⁷ Landbote vom 16. Juli 1872. Nationalrat Scherer war Repräsentant des 4. Wahlkreises, der die Bezirke Andelfingen, Bülach und Dielsdorf sowie die Wahlkreise Neftenbach-Hettlingen und Wülflingen-Töss umfasste. Zu Bleulers Rechtfertigung ist immerhin festzuhalten, dass Oberst Scherer bis zu seiner Wahl in den Zürcher Regierungsrat (Ende 1866) Winterthurer Stadtrat war.

¹⁰⁸ Wochen-Zeitung vom 20. Juli 1872.

¹⁰⁹ Landbote vom 23. Juli 1872. In der Antwort der Wochen-Zeitung, am 24. Juli, gibt sich Scheuchzer ebenfalls versöhnlich.

söhnlichem Tone, dass er selbst, dessen «Puls nicht vom Eisenbahnfieber affiziert» sei, die «Korruptions-Vorwürfe eines Winterthurer Eisenbahneinsenders» an die Adresse Scheuchzers nicht billige. Bleuler bekannte sich dann persönlich zu dem Fauxpas anlässlich des Scherer-Besuches und schloss ironisch: «Weiter haben wir für einmal nichts zu sagen und wünschen allen unsern verehrten Mitbürgern und Eisenbahninteressenten etwas weniger Leidenschaft bei ihrem welthistorischen Kampf.»

Dieser Zeitungsartikel allein konnte nicht genügen, und Bleuler bemühte sich auch weiterhin, die bedrohlichen Risse im Parteigebälk zu kitten. So versuchte er in einem Schreiben seinem Kollegen Scheuchzer ins Gewissen zu reden: «Was Dich persönlich betrifft, so gestehe ich ganz offen, dass Dein Verhalten in Bern mir mehr seltsam und betrübend als verletzend erschien. Die Manieren des Herrn Stadtschreiber Ziegler sind bekannt genug und schädlich genug (Du irrst Dich in Regierungsrat Ziegler; er hat hier schon dutzendmal den Stadtschreiber vor allen Wirtshausgästen vor den Spiegel gestellt), allein was hilft das mir und Dir und allem Volk, wenn Du alle Ruhe und Unbefangenheit verlierst, polterst, schmollst und alle paar Tage mit «Abfall der Provinzen» drohst? Das sind verwerfliche Mittel und Symptome der Leidenschaft. ... Wollt Ihr Euch alle gegenseitig korrumpieren, indem Ihr für Eure Eisenbahnprojekte diejenigen Mittel braucht, die man in andern Verhältnissen als verwerflich oder zum mindesten illoyal erachtet? In diesem Fall suche ich mir eine Tonne und verkrieche mich, damit ich mit allem nichts zu tun habe.»¹¹⁰

Auch Stadtschreiber Ziegler scheint von Bleuler bearbeitet worden zu sein. Jedenfalls sandte am gleichen Tag wie Bleuler auch Ziegler einen Brief¹¹¹ nach Bülach, in dem er Scheuchzer versicherte, dass er ihn trotz des öffentlich ausgesprochenen Vorwurfs der Korruption durch die Nordostbahn als seinen «lieben Freund achte und ehre»!

Die Versöhnung, die Bleuler zustandebrachte, konnte nicht von langer Dauer sein, wenn die Linienführung der Waldshuter-Bahn nicht bald geregelt wurde. Mit gemässigten Worten stellte deshalb

¹¹⁰ Bleuler an Scheuchzer, am 31. Juli 1872 (Abdruck bei Scheuchzer, S. 230).

¹¹¹ Theodor Ziegler an Scheuchzer, am 31. Juli 1872 (Abdruck bei Scheuchzer, S. 200).

Bleuler, der «weder die Ehre noch das Vergnügen habe, zu den in Eisenbahnkabinettsfragen eingeweihten Personen zu gehören», in seiner Zeitung die Frage an die Regierung, wie lange «dieser Schmerz des Jahrhunderts noch einige Landesteile des Kantons Zürich verzehren» müsse und «welche riesengrossen Hindernisse sich einem billigen und gerechten Ausgleich entgegentürmten, an welchem die Fieberhitze sich kühlen könnte?». An den Schluss des Beitrags aber stellt Bleuler die bezeichnende Mahnung: «Hoffen wir also, dass die Eisenbahnglückseligkeit im Kanton Zürich fort und fort zunehme. Vergessen wir aber auch nicht, dass noch einige andere Artikel wie z.B. Bildung, gutes und billiges Recht, Ausgleich der kirchlich-staatlichen Verhältnisse, Gewerbe- und Arbeitergesetzesfragen ebenfalls zu den Traktanden der staatlichen Gemeinschaft und der Volkswohlfahrt gehören.»¹¹²

Ein Friedensschluss im «Dettenbergkrieg» lag indessen noch in weiter Ferne, ja im Zwist der feindlichen Brüder stand der Höhepunkt sogar noch bevor. Auch die bevorstehenden Wahlen für die Bundesversammlung vom Herbst 1872 konnten keinen eigentlichen Schulterschluss bewirken, obwohl man sich, nach aussen das Gesicht wahrend, gegenseitig zur Wahl empfahl. Noch im Oktober kam es zu einem weiteren Zwischenfall: Der Winterthurer Kantonsrat J.F. Bader-Wild¹¹³, ein Exponent der dynamischen Winterthurer Bahnpolitik, der aber jeweils im Wahlkreis Eglisau-Rafz kandidierte, legte sein Mandat nieder, weil ihm vom Gemeinderat Eglisau in einem «grob und leidenschaftlich gehaltenen» Schreiben vorgeworfen wor-

¹¹² Landbote vom 10. August 1872: Kantonale Traktanden.

¹¹³ Johann Friedrich Bader-Wild (1827–1882), gebürtig aus Eglisau. Der unternehmungslustige Kaufmann war Mitbegründer der Gelatinefabrik (die später von Baders Associé unter der neuen Bezeichnung Werner Sträuli & Co. weitergeführt wurde), der mechanischen Seidenstoffweberei, der Bad- und Waschanstalt, der Volksbank und des Kreditvereins. Bader-Wild wurde Bleulers Nachfolger im Gründungskomitee der Tösstalbahn; ausserdem war er Präsident der Prüfungskommission für das Waldshuter Projekt und Mitdirektor der Linie Winterthur–Singen–Kreuzlingen. Dieses letztere Amt legte er nieder, als Sulzer zurücktrat, war aber nach der Fusion der beiden Sektionen der Nationalbahn als Verwaltungsrat wieder dabei. Der Hinweis im Nekrolog (cf. Landbote vom 12. März 1882), er habe am Nationalbahn-Unternehmen «keinen Gründeranteil» gehabt, ist somit euphemistisch.

den war, er habe in der Dettenbergfrage mehr «den schnöden Eigennutz von Winterthur» im Auge als die Interessen Eglisaus.¹¹⁴ Bleuler verurteilte in der Folge diese Form von Pressuren der Volksvertreter, da diese stets «nach Pflicht und Gewissen» handeln müssten. Die Vertreter des Wahlkreises Wülflingen-Töss (zu denen er selbst gehörte) hätten übrigens ähnliche Schreiben empfangen, die allerdings in konzilianterem Tone gehalten seien. Das ziemliches Aufsehen erregende und recht aufschlussreiche Intermezzo fand zu Bleulers Befriedigung schon bald ein glückliches Ende, indem der Demissionär am 17. November von seinem Wahlkreis neu gewählt wurde, wobei der Ausgang allerdings ein knapper war.¹¹⁵

Schlimmer war für die demokratische Bewegung, dass sich im Spätherbst 1872 der Graben zwischen Scheuchzer und seinen Winterthurer Freunden weiter vertiefte, da der Regierungsrat die Nordostbahn-Wünsche betreffend das Trasse Winterthur-Waldshut erneut ablehnte, die projektierte Bahn somit weiterhin von Bülach fernhielt. Bleuler schilderte Lange die Reaktion: «Wie sich die Bülacher Episode im Kantonsrat abwickelt, weiss ich nicht, und der gepriesenen Nationalbahn traue ich noch nicht weit. Sulzer lebt nur noch in dieser Atmosphäre, lässt aber dermalen den Kopf lampen. Stadtschreiber schwärmt in Italien. Scheuchzers Gebaren begreife ich nicht, er haut und sticht um sich wie ein Wahnsinniger, und mir macht's den Eindruck, er wolle sich selbst betäuben und überschreien. Im wütendsten Revisionskampf habe ich solche Leidenschaft nicht erlebt, wie er sie loslässt.»¹¹⁶

Dieser Brief beleuchtet recht deutlich Bleulers Sonderstellung. Noch immer hält er eine gewisse Distanz zu den Sulzer-Zieglerschen Eisenbahnplänen, bringt aber andererseits Scheuchzers Handlungsweise kein Verständnis entgegen. Das Paktieren seines Freundes mit der verruchten Nordostbahn bereitete dem überzeugten Demokraten Bleuler höchsten Verdruss, ja erschien ihm geradezu als Sakrileg. Zudem ärgerte ihn die Leidenschaft, mit der gefochten wurde. Nicht nur weil

¹¹⁴ Landbote vom 27. Oktober sowie 6. und 7. November 1872.

¹¹⁵ Landbote vom 19. November 1872.

¹¹⁶ Bleuler an Lange, am 10. Oktober 1872. Der Brief fehlt bezeichnenderweise bei Scheuchzer.

er sie gern im Einsatz für edlere Ziele gesehen hätte, sondern auch weil bei diesem Schlachtenlärm alle seine Aufrufe zur Besinnung kaum gehört verhallt waren. Aufgrund seiner langjährigen Freundschaft mit Scheuchzer schien Bleuler prädestiniert, eine Verständigung zwischen Winterthur und Bülach herbeizuführen – gegen Ende des Jahres 1872 musste er seine Bemühungen als gescheitert betrachten. Schuld daran trug nach seiner Ansicht vorwiegend Scheuchzer. «Scheuchzer ist halt Scheuchzer», schrieb er an Lange. «Er hat etwas Knaben- oder Bubenhaftes an sich und ist ‹Cholder› von Temperament. Seitdem er die Lächerlichkeit seines Auftretens überall zu fühlen bekommt, flieht er alle Gesellschaft und schwänzt sogar den Kantonsrat.»¹¹⁷

Den offiziellen Abbruch der Beziehungen zwischen dem «Landboten» und der «Bülach-Dielsdorfer Wochen-Zeitung» brachte die Nationalratsersatzwahl für Scherer mit sich. Als Kandidaten standen sich im 4. Wahlkreis Staatsanwalt Forrer und der liberale Bezirksstatthalter Albrecht gegenüber. Als das erste Skrutinium bei einem leichten Stimmenplus für Forrer unentschieden endete¹¹⁸, sah Scheuchzer den Grund für den halben Misserfolg darin, dass Forrer in den Eisenbahnfragen eben mit Winterthur übereinstimme. Dies habe ihm im Unterland die für das absolute Mehr notwendigen Stimmen gekostet. Der Name «Winterthur» sei dort, «wo er früher guten Klang gehabt, teilweise so verhasst wie früher der Name «System». Die Winterthurer, die nach dem Grundsatz handelten, «wir wollen unsere Eisenbahnen, und wenn die demokratische Partei zugrundeginge», seien somit «die intellektuellen Urheber dieses Abfalls der Niederlande».¹¹⁹ Grundsätzlich enthielt – wenn man vom polemischen Beiwerk absah – Scheuchzers Artikel Gedanken, die Bleuler keineswegs fremd waren. Die Winterthurer Eisenbahnpolitik führte seiner Ansicht nach zwar nicht zum «Ruin der Partei», aber sie hatte sich im vergangenen Jahr doch als schwere Belastung der Bewegung erwiesen. Im «Landboten» konnte dies Bleuler zur Zeit jedoch nicht zugestehen, dazu schlugen die Wogen der Leidenschaft in Winterthur zu hoch. Zudem

¹¹⁷ Bleuler an Lange, am 25. November 1872. Der Brief fehlt bei Scheuchzer.

¹¹⁸ Landbote vom 16. und 24. Januar 1873.

¹¹⁹ Wochen-Zeitung vom 18. Januar 1873.

war Scheuchzers Illustrationsbeispiel für die «verheerenden Folgen der Winterthurer Eisenbahnpolitik» schlecht gewählt: Es war vor allem der Bezirk Dielsdorf, der ziemlich geschlossen für Forrers Wahlkampfgegner eintrat und somit den unentschiedenen Wahlausgang bewirkte – wohl nicht aus grundsätzlicher Antipathie zum demokratischen Kandidaten, sondern aus treuer Anhänglichkeit für den hochangesehenen «eigenen» Statthalter. Bedenklich und zum Widerspruch herausfordernd war an Scheuchzers Analyse des Wahlergebnisses, dass er sich die Zweckargumentation der liberalen Gegner zu eigen machte, indem er Ludwig Forrer als «Winterthurer» hochspielte. Der junge Staatsanwalt hatte in Wirklichkeit mit der Winterthurer Eisenbahnpolitik wenig zu tun; die Behauptung, von einem demokratischen Blatte ausgesprochen, stellte aber für den noch weithin unbekanntem Nachwuchsman bei der damaligen gespannten Lage eine schwere Beeinträchtigung seiner Aussichten für einen Sieg im zweiten Wahlgang dar. Für Bleuler hiess dies, dass Scheuchzer damit erneut das Anliegen seiner engeren Landesgegend über dasjenige der demokratischen Bewegung hob, und entsprechend scharf fiel daher seine Antwort auf die «Auslassungen der <Wochen-Zeitung>» aus – wohl ganz nach den Wünschen seiner Winterthurer Parteifreunde¹²⁰: «Die Brücke ist abgebrochen und das Band gelöst, das den Redaktor der <Bülach-Dielsdorfer Wochen-Zeitung> mit seinen bisherigen Freunden verbunden; er selbst proklamiert den Hass und spricht in einer Wahlfrage, die von demokratischer Seite unbefangen, ohne Eisenbahnpolitik behandelt wurde, die Sprache der Zweideutigkeit und der Warnung vor Winterthur. Eine zwanzigjährige persönliche und politische Freundschaft mit dem Schreiber des zitierten Artikels macht es uns unmöglich, ebenfalls mit den Gefühlen und Ausdrücken des Hasses zu antworten» usw.¹²¹

Albert Lange gegenüber beurteilte Bleuler ein paar Tage später das Vorgehen Scheuchzers differenzierter: «(Zur) Politik. Wüstenei weit-

¹²⁰ Scheuchzer (S. 236) vermutet, «der kalte Bleuler» sei zu der offiziellen Kriegserklärung «wahrscheinlich von seinen Genossen gedrängt worden». Die Briefe Bleulers an Lange zeigen aber, dass ein solches Drängen durch Ziegler usw. bei Bleulers Grad der Verärgerung nicht nötig war.

¹²¹ Landbote vom 22. Januar 1873.

herum – ich mag kaum davon reden. Scheuchzer hat sich illoyal und «bübelig» benommen, freilich tat die Winterthurer Prahlhanserei das ihrige. Mein Teil ist wie immer, die Prügel für andere einzukassieren und zwischen Hammer und Amboss zu stecken. Wenn ich alles, was seit einem Jahr gegangen, nüchtern überschaue, so muss ich zu der Überzeugung kommen, dass zwar eine massvolle Haltung des «Stadthauses» manche Spitze hätte abstumpfen können, dass aber Scheuchzer bei alledem die Gelegenheit gesucht hat. Er hat keine Millionen, will und kann seine Gegend nicht belasten und alliiert sich mit der Nordostbahn. Wohl bekomm's. Wir werden binnen zehn Jahren zu einer Eisenbahnwirtschaft kommen, die ihresgleichen sucht. Aber was tun? Die Bauern überliefern sich dem, welcher am wenigsten fordert, und lassen sich dann von ihm scheren. Winterthur–Singen geht über¹²², die Gäubahn dito. Übrigens hätte die Nationalbahn eine Katastrophe nur verzögert. Ich denke, wenn das Stadthaus Winterthur einmal etwas bescheidener wird und werden muss, so kommen wir anderen Leute wieder zu Ehren und wird die politische Zerklüftung sich korrigieren.»¹²³

Die nach allem nicht mehr überraschende Niederlage Forrers im zweiten Wahlgang¹²⁴ führte erst recht die Zwietracht ins Lager der verlierenden Demokraten: Die Leser des «Landboten» und der «Wochen-Zeitung» durften sich, soweit sie den Streit nicht grundsätzlich bedauerten, an weiteren polemischen Auseinandersetzungen zwischen den beiden ehemals so befreundeten Redaktoren ergötzen. Obwohl der Ton gelegentlich scharf war, wurde man im Gemsberg und in Bülach nie eigentlich gehässig – das Hintertürchen, durch das sich die alten Gefühle wieder einschleichen konnten, blieb offen.

¹²² Diese Ansicht vertrat Bleuler auch im Leitartikel des Landboten vom 19. Januar 1873. Tatsache war allerdings nur, dass eine Reihe von Thurgauer Gemeinden zu dieser Zeit in Verhandlungen mit der Nordostbahn getreten waren (cf. S. 38). Ziegler wehrte sich gegen Bleulers Darstellung mit einem «Brief an die Redaktion» (Landbote vom 22. Januar) und einem «Eingesandt» (Landbote vom 23. Januar). Er hat damit anscheinend Bleuler nicht zu überzeugen vermocht. An der Generalversammlung der Winterthur–Singen–Kreuzlingen-Bahn vom 14. März gelang es Ziegler dann bekanntlich doch, die «Fronddisten» zu meistern.

¹²³ Bleuler an Lange; der Brief wurde begonnen am 28. Januar, geschlossen am 23. Februar 1873.

¹²⁴ Landbote vom 28. Februar 1873; Labhardt, S. 57 f.

Solange es allerdings schien, dass Scheuchzer durch seine nordostbahnfreundliche Haltung den Nationalbahn-Plan durchkreuzt hätte, war eine Verständigung ausgeschlossen. Als der unermüdliche Ziegler aber mit einem neuen Projekt aufwartete, nach dem der Aargau über Kloten–Otelfingen erreicht werden sollte¹²⁵, verlor der Dettenbergkrieg an Aktualität, und der verfehlmte Scheuchzer durfte es wieder wagen, Bleuler die Hand zur Versöhnung hinzustrecken. Bleuler antwortete zunächst noch zurückhaltend, nur wenige Tage später zeigte er sich indessen bedeutend zugänglicher und stellte sogar seinen Besuch im Unterland in Aussicht, der die bereinigende Aussprache ermöglichen sollte.¹²⁶ Die vorbehaltlose Wiedereingliederung des alten Freundes in die demokratische Bewegung mochte Bleuler nicht unwesentlich erscheinen, galt es doch gerade in diesem Sommer 1873 alle Kräfte zu sammeln, damit der Kampf um die Bundesrevision erfolgreich geführt werden konnte.¹²⁷

So ist es verständlich, dass Bleuler wünschte, der Streit um das Waldshuter Trasse möge endlich ein Ende finden. Nach dem Zeugnis Scheuchzers hat er sich auch darum bemüht – das Wie lässt sich aus Bleulers Briefen zusammenreimen: «Ich war in Baden und Bern», berichtete er Ende August an Lange, «die Dettenbergfrage wird jetzt ohne Zweifel geschlichtet. Scherer schneidet in seinem neuen Departement¹²⁸ kummervolle Gesichter; ich musste ihm wegen einer Eisenbahnzeitung als Experte dienen.»¹²⁹ Scheuchzer gibt den Torso eines weiteren Briefes wieder, den Bleuler am 5. September vermutlich an ihn selbst gerichtet hat: «Ich war in Bern – Scherer hat mich zu einer Expertise beordert – und ich wählte absichtlich diesen Tag, um wenigstens ausserhalb des Sitzungszimmers mit den Leuten reden zu können.»¹³⁰

¹²⁵ Ein erster Hinweis auf diese Variante für Winterthur–Baden, die natürlich den Beifall Scheuchzers fand, steht bereits in der *Wochen-Zeitung* vom 17. Juli 1872.

¹²⁶ Bleuler an Scheuchzer, am 9. und 13. Juni 1873 (nach Scheuchzer, S. 240 ff.).

¹²⁷ Dazu Scheuchzer, S. 229, 233 ff., 242–251, 256–259, 261 f. Bis in den Herbst 1873 hinein ist die Propagierung des Volksvereins das hauptsächliche Anliegen des «Landboten»! Unter den Demokraten war der «Arbeiterführer» Bleuler der Hauptverfechter dieser «Öffnung nach rechts», was zeigt, wie sehr Bleulers Handeln von pragmatischem Denken bestimmt wurde.

¹²⁸ Scherer war am 1. August 1873 Vorsteher des neu geschaffenen Eisenbahn- und Handelsdepartements geworden.

¹²⁹ Bleuler an Lange, am 30. August 1873.

¹³⁰ Bleuler an Scheuchzer (?), am 5. September 1873 (nach Scheuchzer, S. 253).

Die Addition der beiden Briefe erhellt die aus dem Zusammenhang gerissenen Andeutungen der Mitteilung an Scheuchzer: Bleuler befand sich am 27. August 1873 in Baden, wo er an der konstituierenden Versammlung der Aktionäre der Linie Winterthur–Zofingen teilnahm.¹³¹ Im Anschluss daran dürfte er nach Bern weitergereist sein. Am 28. August fand aber im Vorsaal des Nationalrates die Konferenz der Parteien¹³² im Dettenbergstreit statt. Dies war also der Termin, den er «absichtlich gewählt» hatte, um von aussen her – zur Teilnahme an der Konferenz war er ja nicht legitimiert – Einfluss auf das Gelingen der Sitzung zu nehmen!

Nun darf man das Wirken Bleulers in Bern, über dessen Einzelheiten wir nicht orientiert sind, nicht überschätzen. Sowohl Bundesrat Scherer, vormals dem 4. Wahlkreis (der auch den Bezirk Bülach umfasste) verpflichtet, als auch der Regierung des Kantons Zürich war an einem friedlichen Ausgang des langwährenden Streites gelegen, und für die Winterthurer Behörden galten, wie vorne gezeigt, neue Perspektiven. Die Lage war also reif für einen Vergleich, und ein solcher wäre bestimmt auch ohne Bleulers Kulissenregie zustande gekommen. Immerhin mag sein Tun die Lösung erleichtert haben. Es darf ja auch angenommen werden, dass Bleuler in Winterthur selbst in privatem Gespräch auf diesen Friedensschluss im Dettenbergkrieg hingearbeitet hat, damit die «abgefallene Provinz» Unterland endlich wieder engeren Anschluss an die demokratische Bewegung finden könne.

So durfte Bleuler endlich im «Landboten» berichten, «die Dettenbergfrage (sei) als erledigt zu betrachten».¹³³ Während Nationalrat Scheuchzer zur gleichen Zeit als Anerkennung für seine Verdienste von der Gemeinde Bülach das Ehrenbürgerrecht entgegennahm¹³⁴, fand Bleuler seine Befriedigung in der Tatsache, dass die Gefahr für die Bewegung gebannt war. Seine Empörung darüber, dass selbst bei bewährten Demokraten die Abscheu vor der Nordostbahn nicht

¹³¹ Landbote vom 30. August 1873.

¹³² Von Scherer eingeladen waren Vertreter der Regierungen der Kantone Aargau und Zürich, der Stadtgemeinde Winterthur und der Nordostbahn-Gesellschaft.

¹³³ Landbote vom 3. und 17. September 1873.

¹³⁴ Landbote vom 2. Oktober 1873.

genügte, um regionale Sonderinteressen zu überdecken, materielle Überlegungen also stärker waren als «ideologische» Grundsätze, legte sich, denn als Politiker durfte ihm eine solche Erkenntnis nicht lange ungeheuerlich vorkommen.

Bedeutungsvoller als diese Feststellung war für Bleulers Zukunft etwas anderes: Noch 1872 waren ihm die Streitigkeiten um Bahnlinien als unangenehmer Störfaktor erschienen, der sein Bestreben, die Demokraten zusammenzuhalten, erschwerte. Im Verlaufe des Dettenbergkrieges, vor allem durch die Kontroverse mit Scheuchzer, wurde Bleuler zur Parteinahme gezwungen. Wenn er auch, wie seine Bemühungen um die Versöhnung beweisen, seinen Grundsätzen treu blieb, so ist doch unverkennbar, dass ihn je länger, je mehr die Winterthurer Bahnpolitik in ihren Bann zog.

3. Verwaltungsrat der Nationalbahn

Am 27. August 1873 fand in Baden die konstituierende Versammlung der Schweizerischen Nationalbahn, Sektion Winterthur–Zofingen, statt. Unter den 15 Verwaltungsräten, die von der Versammlung gewählt wurden, befand sich auch der Aktionär¹³⁵ Salomon Bleuler-Hausheer.¹³⁶ Das Datum stellt einen Markstein in Bleulers Leben dar. Es steht nicht für eine Wende in der Bedeutung einer plötzlichen, radikalen Sinnesänderung dieses Politikers, sondern für den Ausgangs-

¹³⁵ Bleuler zeichnete drei Nationalbahn-Aktien im Wert von total Fr. 1500.– und gehörte damit zu den wenigen Zürcher Privataktionären bei diesem Unternehmen (nach Gubler, S. 49). Im übrigen besass Bleuler auch zwei Aktien der Tösstalbahn (Nummern 4738 und 4902, nach dem Verzeichnis der Aktionäre der Tösstalbahn).

¹³⁶ Von den fünf Winterthurern, die teils in den fünfköpfigen Leitenden Ausschuss (LA), teils als Verwaltungsräte (VwR) gewählt wurden, erhielt Bleuler-Hausheer am wenigsten Stimmen: Stadtschreiber Ziegler (Präsident des LA): 14 159, Stadtrat Huggenberg (LA): 13 872, Ständerat Dr. Sulzer (VwR): 13 702, Stadtrat Blatter (VwR): 13 900, Nationalrat Bleuler (VwR): 13 500, (nach Bleulers Versammlungsbericht im Landboten vom 30. August 1873). Zu beachten ist allerdings, dass Ziegler, Huggenberg und Blatter als Mitglieder der Winterthurer Eisenbahnkommission die offiziellen Vertreter Winterthurs waren (Stadtratsprotokoll vom 4. Oktober 1873, Band 143, S. 659 ff.).

punkt einer nuancierten, aber kontinuierlich fortschreitenden Änderung seiner Einstellung zur Winterthurer Bahnpolitik. Während Jahren hatte sich Bleuler zu den Winterthurer Plänen recht teilnahmslos verhalten, schliesslich hatte er mindestens in privaten Äusserungen den Eisenbahnrummel gar verurteilt. Was bewog nun diesen Mann, seine Zurückhaltung aufzugeben? Welches waren die Motive, die ihn jetzt auch nominell ins Lager der Winterthurer Eisenbahnmänner führten?

Es war ein ganzer Komplex von Gründen; jeder für sich würde Bleulers Verhalten und Tun verständlich machen, zusammen liefern sie die Erklärung dafür, dass es Bleuler im Sommer des Jahres 1873 für ratsam halten musste, sich der Eisenbahnbelange seiner Wohngemeinde vermehrt anzunehmen.

Zunächst sei nochmals darauf hingewiesen: Im Sommer 1873 stand die Aussöhnung der Winterthurer Demokraten mit ihren Gesinnungsfreunden im Zürcher Unterland unmittelbar bevor. Die Winterthurer Bahnbestrebungen hatten jenes Stadium hinter sich, wo sie die Einheit der Bewegung gefährdeten – «Parteigeneral» Bleuler durfte also die diesbezüglichen Bedenken fallen lassen. Für die Teilnahme an einem Streit, dessen alleinige Kontrahenten «Winterthur» und Nordostbahn hiessen, gab es für Bleuler kein langes Besinnen. Dass es im Übrigen gerade der «Verrat» Scheuchzers an den demokratischen Eisenbahnidealen gewesen war, der Bleuler zur Annäherung an die Pläne Johann Jakob Sulzers und Theodor Zieglers drängte, haben wir gesehen.

Diese Pläne waren aber dem realistischen Bleuler zu kühn. Als Journalist mit den Argumenten der gegnerischen Presse bestens vertraut, glaubte er längere Zeit nicht, dass die Nationalbahn-Idee realisierbar sei.¹³⁷ Im Sommer 1873 schienen aber solche Zweifel nicht mehr angebracht. Bleuler brauchte nur aus dem Fenster zu blicken, um festzustellen, dass der Demokratentraum halbwegs Realität geworden war – einen Steinwurf vom «Gemsberg» entfernt, befand sich am Kirchplatz im Haus zum «Zelt» das Büro der Direktion der Winterthur–Singen–Kreuzlingen-Bahn¹³⁸; das technische Büro der Bahn im Haus zum

¹³⁷ Bleuler an Lange, am 10. Oktober 1872 sowie am 28. Januar bzw. 2. Februar 1873.

¹³⁸ Landbote vom 15. März 1873 (Anzeige).

«Rosengarten» war sogar Bleulers direktes Vis-à-vis.¹³⁹ Bei diesem Unternehmen stand der Baubeginn unmittelbar bevor, und in Bezug auf die Strecke Winterthur–Zofingen hatte Zieglers rastlose Energie wesentliche Hindernisse aus dem Wege geräumt, selbst die Finanzierung war zu einem beruhigenden Teil gesichert.

Solche Tatsachen liessen Bleulers Bedenken schwinden. «Mit dem heutigen Tag ist das Nationalbahnprojekt auf festen Boden gestellt», schloss er seinen Bericht von der Kantonsratssession, auf der die Subvention der Nationalbahn¹⁴⁰ beschlossen wurde. Auch Freund Lange gegenüber gab er sich nun zuversichtlich: «Übrigens steht's meines Erachtens passabel mit der Nationalbahn... und mich dünkt, die Nordostbahn rüstet sich auf den äussersten Fall, indem sie nun total auf Winterthur–Singen verzichtet und die Konkurrenzlinie Zürich–Bülach–Schaffhausen–Engen an Hand nimmt. Für die Nationalbahn (Winterthur–Lenzburg–Zofingen–Langenthal–Lyss) sind zürcherischerseits drei und eine halbe Million, im Aargau vier Millionen gesichert, im Kanton Bern vier bis fünf Millionen ziemlich sicher.»¹⁴¹

Dass die Bahngesellschaften nicht mehr bloss auf dem Papier existierten, konnte Bleuler auch im geschäftlichen Bereich feststellen: Er verdankte ihnen manchen Auftrag für seinen 25-Mann-Betrieb, selbst die Aktien¹⁴² der Nationalbahn wurden bei Bleuler-Hausheer & Co. gedruckt. Welche Umsatzsteigerung die Bleulersche Offizin den Bahnen verdankte, geht aus einem späteren Brief an Lange hervor: «Wir bekommen für die nächsten zwei Jahre so viel Eisenbahnarbeiten, dass ich alles erweitern oder bauen muss.»¹⁴³

¹³⁹ Bleuler an Lange, am 15./16. Februar 1875.

¹⁴⁰ Landbote vom 4. Juli 1873. Der Subventionsbeschluss war übrigens nur möglich, indem man das Eisenbahnsubventionsgesetz strapazierte: Da die vom Gesetz vorgesehenen 8 Millionen Franken bereits «verbaut» worden waren, beschloss die demokratische Mehrheit im Kantonsrat, die durch Subventionsgelder erworbenen Eisenbahntitel zu verkaufen, damit so wieder neue Subventionsbegehren erfüllt werden könnten. Bleuler sprach sich für diesen, von Escher und Vogt heftig bekämpften Vorschlag aus (dazu: Landbote vom 24. und 26. Juni 1873).

¹⁴¹ Bleuler an Lange, am 23. August 1873. Ähnlich wie im Brief an Lange äussert sich Bleuler auch im Landboten vom 30. August 1873.

¹⁴² StAW: Akten Verkehr II D 38.

¹⁴³ Bleuler an Lange, am 16. Februar 1875 (die betreffende Stelle fehlt bei Scheuchzer).

Nun wäre es freilich völlig verfehlt, zu glauben, vorab geschäftliche Rücksichten hätten bei Bleuler die entscheidende Meinungsanpassung bewirkt. – Tatsache war, dass es sich in dieser von Leidenschaften aufgewühlten Zeit in Winterthur auf die Dauer kein Politiker der demokratischen Richtung leisten konnte, in Bezug auf die Bahnfragen abseits zu stehen. Die Zahlen der Teilnehmer an Gemeindeversammlungen, an denen über Bahnvorlagen befunden wurde, sprechen hier eine beredte Sprache. Nein, Zurückhaltung war nicht mehr möglich, «wenn einem vorn, hinten, neben und unterm Wirtstisch der Standort betreffend Winterthur–Singen–Kreuzlingen klar gemacht wurde»!¹⁴⁴ Denn: «Wehe dem, der nicht mit rollenden Augen, weitaufgerissenen Nüstern für die heilige Sache mit den Zähnen fletschte und sich schüttelte bei dem Gedanken an die verruchte Korruption der Nordostbahn; wehe ihm, sein Schicksal war besiegelt, sein Urteil gesprochen, man zeigte mit den Fingern auf ihn als einen schnöden <Milliardenhagel> ...»

Steckt in diesem Stimmungsbild Reinhold Rüeegg auch feuilletonistische Übertreibung, die damaligen Verhältnisse in Winterthur werden im Grunde doch richtig beschrieben. Gegnerschaft zur Nationalbahn konnte geradezu gefährlich werden, wie das Beispiel Conrad Hirzel-Gysis zeigt, der auf einem abendlichen Gang für seine oppositionelle Haltung zur «Volksbahn» mit einer tüchtigen Tracht Prügel bedacht werden sollte.¹⁴⁵ In Arbeiterkreisen waren die Bahnprojekte besonders populär¹⁴⁶, hauptsächlich diese Arbeiterkreise aber waren es, denen Bleuler sein Mandat als Nationalrat verdankte.

So sprachen wirklich alle Umstände für eine aktivere Teilnahme Bleulers an den verkehrspolitischen Auseinandersetzungen. Und es bedurfte dafür wie erwähnt nicht einer eigentlichen, vom Opportunismus diktierten Kehrtwendung in Bleulers Verhalten, denn er hatte nie in grundsätzlicher Opposition zu den Sulzer–Zieglerschen Eisenbahnplänen gestanden. Dem Umstand, dass diese eine alles dominie-

¹⁴⁴ Reinhold Rüeegg S. 89 f. Als Feuilleton zuerst im Landboten vom 8. Juni 1873 erschienen.

¹⁴⁵ J(ules) Vodoz: Conrad Hirzel-Gysi, 1834–1897. Winterthur 1921, S. 38.

¹⁴⁶ Dazu die Briefe Sulzer-Hirzels (bei Isler, Schweizer, S. 116 f.), die allerdings erst drei Jahre später geschrieben worden sind.

rende Rolle zu spielen begannen, hatte sein Missfallen gegolten; nun, im Sommer 1873, war die Nationalbahn als beherrschende politische Kraft gleichsam etabliert, und der Pragmatiker Bleuler fand sich damit ab.

In einem Brief an Lange stellt Bleuler die Sache so dar, als ob ihm das Amt eines Verwaltungsrats der Nationalbahn aufgedrängt worden wäre: «In Anerkennung meiner Heldentaten¹⁴⁷ presst mich Ziegler in die Nationalbahn (ich soll Verwaltungsrat werden), das heisst auf deutsch: Nachdem die Stadträte ihre Bequemlichkeit gerettet, beehrt man mich mit der Mitarbeit als Nichtstadtrat und Gratihelfer. Das sind verflucht gescheite Leute.»¹⁴⁸

In Wirklichkeit dürfte Zieglers Vorschlag Bleuler geschmeichelt haben; er war für den ehrgeizigen National- und Kantonsrat die Bestätigung, dass es ohne ihn nicht ging. Im Gegensatz zum Juristen Ziegler, der bereits Verwaltungsratswürden bekleidete¹⁴⁹, war für Bleuler zudem eine Ehrung dieser Art neu. Zwar war er seit 1871 Präsident der «Aktiengesellschaft Konsumverein Winterthur»¹⁵⁰, doch handelte es sich dabei faktisch um eine Genossenschaft. Auch heimste er mit diesem Amt nicht nur Anerkennung ein, sondern setzte sich in bürgerlichen Kreisen starker Anfeindung aus.

Von Ziegler aus gesehen, war die Wahl Bleulers in den Verwaltungsrat der Nationalbahn bestimmt ein klug berechneter Schachzug. Der Stadtschreiber sicherte so «seiner» Bahn nicht nur das dringend

¹⁴⁷ Bei den «Heldentaten» handelt es sich um Bleulers Eingreifen in die Diskussion um die neue Winterthurer Gemeindeordnung (cf. hinten, Kap. III, 4 a).

¹⁴⁸ Bleuler an Lange, am 23. August 1873.

¹⁴⁹ Theodor Ziegler-Rothpletz war u. a. Verwaltungsrat der von ihm 1871 mitgegründeten «Mechanischen Seidenstoffweberei in Winterthur» (cf. Witzig, S. 63); hingegen war er nicht – wie Gruner, S. 132, irrtümlich vermerkt – Verwaltungsrat der «Bank in Winterthur». Gruner verwechselt ihn mit Theodor Ziegler-Bühler (cf. Wetter, S. 161).

¹⁵⁰ Scheuchzer, S. 357–371; Wipf, S. 8–44; Bleuler übernahm das Präsidium von Albert Lange, dem Gründer. Der Konsumverein, den Bleuler gelegentlich sein «Kreuz» nannte, bildet ein Hauptthema der Briefe Bleulers an seinen Freund. Scheuchzer strich die betreffenden z. T. umfangreichen Passagen; die minutiösen Schilderungen des Geschäftsverlaufes und der inneren Schwierigkeiten des Vereins sind indessen eine wahre Fundgrube für den lokal- und sozialhistorisch Interessierten.

benötigte Wohlwollen des weit herum beachteten «Landboten»¹⁵¹, sondern fesselte damit gleichzeitig eine der politisch einflussreichsten Gestalten Winterthurs, die sich seinen Plänen gegenüber bisher lau verhalten hatte, enger an sich und an die mit seiner Person verbundene Schöpfung Nationalbahn.

Bleulers Eifer, Organisationstalent und wohl auch sein Ansehen liessen ihn nicht blosses Mitglied im sechzehnköpfigen Verwaltungsrat bleiben: Das Gremium erhob ihn zu seinem Vizepräsidenten. Als solcher unterzeichnete er am 14. Februar 1874 «in Abwesenheit des Präsidenten», Bankier Offenhäuser, Zofingen, die «Geschäftsordnung für den leitenden Ausschuss», und man darf vermuten, dass diese in der Hauptsache von Bleuler selbst verfasst wurde¹⁵², denn auch Ziegler als Präsident des leitenden Ausschusses wird daran interessiert gewesen sein, dass seine Befugnisse von dem ihm relativ nahestehenden¹⁵³ Bleuler umschrieben wurden.

Denkbar ist es auch, dass Bleuler bereits zu dieser Zeit Reisen durch die Gemeinden des Aargaus unternahm, um die Nationalbahn-Idee zu propagieren. Von den Winterthurern war er jedenfalls am besten dazu geeignet, nicht bloss seiner auctoritas als Nationalrat wegen, sondern weil er mütterlicherseits selbst aus dem aargauischen Lenzburg stammte und zudem fast ein Jahr lang als Redaktor im Rüebliland gewirkt hatte. Nach dem Fall der Nationalbahn erblickten Bleulers Gegner seine Mitschuld u. a. auch in solchen Propaganda-Touren; der Aargauer Korrespondent der «Neuen Zürcher Zeitung» apostrophier-

¹⁵¹ Seinem Geschäftspartner Lange gegenüber beziffert Bleuler zu Beginn des Jahres 1875 die Abonnentenzahl mit 4600. (Bleuler an Lange, am 26./27. Januar 1875. Die Angabe fehlt bei Scheuchzer). Auf die «Neue Zürcher Zeitung» waren 1875 etwa 5850 Leser abonniert (Weisz III, S. 305).

¹⁵² Bleuler liebte solche Arbeiten. Programm und Statuten der «Helvetia» wurden bereits von ihm redigiert (Wochen-Zeitung vom 2. Juli 1859); Scheuchzer, S. 332 und 334, vermutet, der (leider nicht mehr auffindbare) Statutenentwurf für die Winterthurer Volksbank stamme ebenfalls aus Bleulers Feder.

¹⁵³ Theodor Ziegler und Bleuler waren nie eigentliche Freunde, das Verhältnis der beiden war sehr wechselhaft. Im Spätsommer 1873 mag (wie 1868/69) wieder eine gewisse Annäherung erfolgt sein, doch selbst zu dieser Zeit höhnte Bleuler, der Stadtschreiber blähe sich «wie ein Pfau auf seiner Nationalbahn» auf (Bleuler an Lange, am 30. August 1873).

te ihn als «Wanderprediger».¹⁵⁴ Nach dem «Landboten» erfolgten die Fahrten allerdings erst in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts, «als es sich darum handelte, die letzten zwei Millionen des Weststückes der Nationalbahn aufzubringen, (also) darum, diese Westsektion nicht als Wrack dastehen und das Unglück... nicht übergross werden zu lassen».¹⁵⁵ Am 6. Juli 1875 verstarb Bleulers Schwiegervater Dr. Hausheer in Wollishofen. Er hinterliess seinen Kindern ein recht ansehnliches Vermögen: Nach Bleulers Testament¹⁵⁶ betrug das Frauengut Aline Bleuler-Hausheers 100 000 Franken. Welchen Teil dieses Betrages Frau Bleuler allerdings als Mitgift in die Ehe eingebracht oder ob bereits zu Lebzeiten Dr. Hausheers ein Erbvorbezug stattgefunden hat, ist nicht auszumachen. Bestimmt aber darf man annehmen, dass die Erbschaft Bleuler erlaubt hätte, ein weiteres finanzielles Engagement an den Winterthurer Bahnunternehmungen einzugehen. Dies ist aber nicht der Fall. Bei der Nationalbahn wie bei der Tösstalbahn ging er über die erwähnten Aktienzeichnungen nicht hinaus, bei der Winterthur–Singen–Kreuzlingen-Bahn scheint er sich nicht einmal als Obligationär beteiligt zu haben.¹⁵⁷

Vor finanziellen Abenteuern schützte Bleuler vornehmlich der Kapitalbedarf seiner Druckerei. Das Geschäft erlebte eine ausserordentliche Blüte. Der «Landbote» hatte innert Jahresfrist 400 neue Abnehmer gefunden¹⁵⁸, und auch im übrigen Geschäftsbereich blieb das Unternehmen von der heraufziehenden Wirtschaftsflaute unangefochten. Nachdem Bleuler bereits 1872/73 den «Gemsberg» hatte umbauen lassen¹⁵⁹, kaufte er am 10. April 1875 die dem «Gemsberg» gegenüberliegenden Häuser «zum Rosengarten»¹⁶⁰, in die er ebenfalls Druckerpressen stellte.¹⁶¹ Drei Jahre später musste er sogar nochmals

¹⁵⁴ Neue Zürcher Zeitung vom 24. Januar 1884, erstes Blatt.

¹⁵⁵ Landbote vom 25. Januar 1884.

¹⁵⁶ Scheuchzer, S. 417 ff.

¹⁵⁷ Nach dem zwar unvollständigen Verzeichnis der Privat-Obligationäre der 1. Hypothek der Winterthur–Singen–Kreuzlingen-Bahn (StBW: MS Fol. 474/12).

¹⁵⁸ Bleuler an Lange, am 16./17. Januar 1874 bzw. 26./27. Januar 1875.

¹⁵⁹ Stadtratsprotokoll vom 15. Juni 1872, Band 142, S. 599 f.; Bleuler an Lange, am 22. Juni 1872.

¹⁶⁰ Grundprotokoll Südseite Nr. 6, S. 158; Bleuler an Lange, am 16. Februar 1875; Honorarbuch.

¹⁶¹ Bleuler an Lange, am 2. Mai und 16./18. Oktober 1875.

vergrössern.¹⁶² Da die ererbten «Wollishofer Reichtümer teils in Grund und Boden, teils in Eisenbahnaktien und dergleichen» bestanden, deren rascher Verkauf auf bereits gemindertem Preisniveau nicht ratsam schien, herrschte bei Bleuler-Hausheer & Co. im Jahre 1875 eher Kapitalmangel.¹⁶³ Im folgenden Jahr aber muss sich die Liquidität der Firma gebessert haben, denn Bleuler – nun bereits Stadtpräsident – trat am 26. Februar 1876 erstmals als Käufer eines Grundstückes auf, das mit seinem Druckereibetrieb in keiner direkten Verbindung stand.¹⁶⁴ Dieser Kauf stellt klar, dass Bleuler wirklich nicht gewillt war, in Winterthurer Bahnwerte zu investieren. Verständlicherweise, denn das Schicksal der Nationalbahn zeichnete sich zu Beginn des Jahres 1876 bereits ab. Andererseits war bei diesem Unternehmen die Kapitalnot gerade jetzt am grössten, die Hilferufe waren am verzweifeltsten. Man darf daher bemerken, dass ihnen Bleuler als Stadtvater ein verständnisvolles, als Privatmann aber ein taubes Ohr lieh.

4. Bleuler im Dienste der Stadt Winterthur

a) Stadtschreiber (1874)

Ein wesentliches Moment für das neue Verhältnis Bleulers zu den Winterthurer Eisenbahnbestrebungen blieb bisher unerwähnt: Die Karriere des Lokalpolitikers Bleuler.

Während Jahren hatte Bleuler-Hausheers Anteilnahme vornehmlich der kantonalen und eidgenössischen Politik gegolten. Sein «Landbote» bewies es, indem dieser stets mehr als ein blosses Lokalblatt war. Die Gemeindepolitik kam zwar in seinen Spalten zu ihrem Recht, doch schien es den Redaktor selbst nie zu gelüsten, in der Winterthurer Verwaltung eine wichtige Rolle zu spielen und neben seinen Verpflichtungen im Kantons- und Nationalrat weitere schwere Amtsbür-

¹⁶² Nach dem Honorarbuch.

¹⁶³ Bleuler an Frau Lange, am 22. Dezember 1875. Es ist nicht auszuschliessen, dass es sich bei den Eisenbahnaktien um solche der – Nordostbahn handelte.

¹⁶⁴ Grundprotokoll Nordseite, Lit. F, S. 85. Es betrifft das Grundstück mit Katasternummer 2775 an der Paulstrasse. Bleulers eigene Kapitalaufwendung bei diesem Kauf umfasste übrigens nur Fr. 2000.–, d. h. 5 % des Kaufpreises.

den zu tragen. Leichtere blieben ihm ohnehin nicht erspart: Die Kirchen-¹⁶⁵ und die Bezirksschulpflege¹⁶⁶ nahmen seine Dienste in Anspruch, auch finden wir Bleuler schon früh in der Kommission für die Revision der Gemeindeordnung.¹⁶⁷ Freilich, als die eines Zugezogenen¹⁶⁸ und Arbeiterfreundes, eines «Erzkommunisten» und «Konsumgenerals» war Bleulers politische Stellung in Winterthur selbst nicht unbestritten; seine Mandate im Bundes- bzw. im kantonalen Parlament gründeten ja nur in unerheblichem Masse bzw. gar nicht im Winterthurer Wählerwillen.

Der Wandel in der Winterthurer Bevölkerungsstruktur im siebten und achten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts festigte Bleulers Stellung in der Eulach-Stadt. Vor allem sein Wesen – obwohl er als stolz galt, war er unbestreitbar eine bemerkenswert gesellige Natur – liess zusätzlich manches Vorurteil ersterben, und aus seiner betriebsamen Art zog man auch ausserhalb der Reihen seiner Parteifreunde Gewinn. So amtierte er 1862–1866 als – manchmal allerdings etwas nachlässiger – Aschermittwochmeister des Nachbarschaftsvereins Metzggasse.¹⁶⁹ Erwähnenswert ist besonders auch das von Bleuler zusammen mit August Corrodi, Theodor Ziegler u. a. gegründete «Sonntagskränzchen»:¹⁷⁰ Musik, Tanz, Spiele und Theateraufführungen füllten dessen Veranstaltungen, wobei Bleuler selbst oft als Schauspieler, Sänger, Regisseur und Souffleur auf und hinter der Bühne stand. Noch unter seiner Ägide entwickelte sich das «Kränzchen» später zum «Dramatischen Verein von Winterthur». Bleulers Freude am Gesang führte ihn zudem auch in den Gesangverein «Frohsinn», dessen Präsident er zeitweise war.¹⁷¹

¹⁶⁵ Stadtratsprotokoll vom 9. Oktober 1865, Band 138, S. 13.

¹⁶⁶ Winterthurer Zeitung vom 24. März 1870; Landbote vom 8. Mai 1873.

¹⁶⁷ Gemeindeprotokoll vom 2. September 1866, Band 8, S. 225.

¹⁶⁸ Bleuler erhielt das Winterthurer Bürgerrecht erst im Zuge der «Masseneinbürgerungen» am 28. August 1875, also kurz nach seiner Wahl zum Stadtpräsidenten (Verzeichnis der Neubürger 1834–1875, S. 97; Landbote vom 5. September 1875).

¹⁶⁹ Protokolle des Nachbarschaftsvereins Metzggasse S. 40 und 54.

¹⁷⁰ Hunziker, S. 166–171; Scheuchzer, S. 371–387.

¹⁷¹ Landbote vom 29. August 1875.

Bleulers Entschluss, sich der Gemeindepolitik intensiver zu widmen, fällt mit seiner Hinwendung zur Schweizerischen Nationalbahn zusammen. Ursache und Wirkung auszumachen, ist allerdings schwer. Auch der Rücktritt Johann Jakob Sulzers vom Amte des Stadtpräsidenten¹⁷² dürfte mit hineingespielt haben, doch endet die Überlegung, dass das Ende dieses langen Regiments Bleulers Ehrgeiz beflügelt haben könnte, ebenfalls in Spekulation. Tatsache ist, dass Bleuler-Hausheer sich im Mai 1873 als Mitglied der Rechnungsprüfungskommission der politischen Gemeinde aufstellen liess und als solches gewählt wurde.¹⁷³

Mit dieser zusätzlichen Legitimation versehen, nahm er an den Gemeindeversammlungen regen Anteil. Besonders die 1873 zur Diskussion stehende neue Gemeindeordnung fand seine Aufmerksamkeit. Er leitete die Opposition, die einen ersten Vorschlag des Stadtrates zu Fall brachte.¹⁷⁴ Nach Bleulers Vorstellung sollte die Mitgliederzahl des Stadtrates auf fünf herabgesetzt werden, wobei aber die Räte bei besserer Besoldung vollamtlich gewirkt hätten. Bleulers modernerem Konzept war allerdings kein Erfolg beschieden; der Stadtrat, der seine Funktionen weiterhin im Nebenamt auszuüben wünschte, setzte sich schliesslich mit einem abgeänderten Entwurf doch durch.¹⁷⁵ Immerhin hatte der unterliegende «Landbote»-Redaktor mit seiner Aktion zu verstehen gegeben, dass mit ihm in künftigen kommunalen Auseinandersetzungen zu rechnen sei. Das Winterthu-

¹⁷² Der Bezirksrat Winterthur an den Stadtrat, am 25. April 1873 (StAW: II B 1, d.3 1). Danach ist Sulzers Entlassungsgesuch am 9. Februar 1873 geschrieben worden. Stadtratsprotokoll vom 11. Februar 1873, Band 143, S. 216 f.; Landbote vom 9. April 1873; Bleuler an Lange, am 6. April 1873; Sträuli, S. 34 und 51.

¹⁷³ Gemeindeprotokoll vom 18. Mai 1873, Band 9, S. 75; Protokoll der Rechnungsprüfungskommission vom 30. Mai 1873, Band 27, S. 266; Landbote vom 13. und 22. Mai 1873.

¹⁷⁴ Gemeindeordnung der Stadt Winterthur vom 30. April 1873; Gemeindeprotokoll vom 22. Juni 1873, Band 9, S. 88 ff.; Bleuler an Lange, am 21. Juni 1873; Landbote vom 24. Juni 1873.

¹⁷⁵ Umgeänderter Entwurf der Gemeindeordnung der Stadt Winterthur vom 7. Juli 1873; Gemeindeprotokoll vom 10. August 1873, Band 9, S. 104–125; Bleuler an Lange, am 11. August 1873; Landbote vom 9., 10. und 12. August 1873.

rer Interregnum¹⁷⁶, entstanden durch den Rücktritt Dr. Sulzers, liess solche erwarten. Indessen verhinderte vorerst das gewaltige Ansehen des ehemaligen Stadtpräsidenten, dass man sich ernsthaft nach einem Nachfolger umseh: Durch eine eindrückliche Wiederwahl sollte Sulzer umgestimmt werden. Erst als Sulzer nach einem ihm wenig huldigenden Wahlergebnis¹⁷⁷ seinen endgültigen Verzicht erklärte¹⁷⁸, befreundete man sich in der Eulach-Stadt mit dem Gedanken an ein neues Präsidium.

Die Kandidatur Theodor Zieglers war die gegebene¹⁷⁹; er hatte sich in den vergangenen Jahren zum starken Mann im Winterthurer Stadthaus entwickelt und die Politik der Gemeinde massgeblich¹⁸⁰ beeinflusst. Besonders in den täglich wichtiger werdenden Eisenbahnangelegenheiten war der Stadtschreiber die treibende Kraft.

Am Tage vor der Wahl jedoch konnten die Winterthurer in der Zeitung lesen, dass Ziegler das Präsidentenamt ebenfalls ablehnen werde.¹⁸¹ In dieser verworrenen Lage erschien Bleuler – falls wir seinem Bericht¹⁸² Glauben schenken dürfen – auf der politischen Bühne gleichsam als *deus ex machina*: «Ziegler hat sich, aus Beängstigung vor Sulzer (und mir?) positiv geweigert, das Präsidium anzunehmen, und trat zugleich ebenso bestimmt von der Stelle als Stadtschreiber zurück. Die Situation spannte sich so schroff, dass auch bei mir guter Rat teuer und ein Bruch auf der ganzen Linie fast unausweichlich, die Einwohnerschaft förmlich erbittert war. Ich hatte keine Ursache, den sechs <Ehrenstadträten> dankbar zu sein (am wenigsten Wein-

¹⁷⁶ Die Wahl des neuen Stadtpräsidenten erfolgte im Zuge der Gesamterneuerung des Stadtrates erst im September 1873.

¹⁷⁷ Landbote vom 9. und 11. September 1873.

¹⁷⁸ Der Bezirksrat Winterthur an den Stadtrat, am 19. September 1873 (StAW: II B 1, d 3/1).

¹⁷⁹ Im April hatte Bleuler zwar noch vermutet, Präsident werde der von ihm wenig geschätzte «kleine, zähe Huggenberg» (Bleuler an Lange, am 6. April 1873).

¹⁸⁰ Nach Bleuler war die eigentliche Ursache von Sulzers Rücktritt dessen Verdrossenheit über des Stadtschreibers «ehrgeizige Diktatur» (Bleuler an Lange, am 6. April 1873).

¹⁸¹ Landbote vom 28. September 1873.

¹⁸² Bleuler an Lange, undatiert. Die auf das Manuskript gekritzeltete Angabe «Sept. 73» stammt vermutlich von Scheuchzer. Aus dem Inhalt des Schreibens geht ziemlich eindeutig hervor, dass es am 28. (evtl. 29.) September 1873 verfasst worden ist.

mann), aber ich sah, dass Ziegler förmlich in Todesängsten schwebte. Am Samstagabend gab ich ihm eine kurze und resolute Notiz: «Bist Du zufrieden, wenn ich unter Deinem Kommando Stadtschreiber werden will?» Die Antwort kannst Du Dir vorstellen. Er war wie ein aus dem Fegfeuer Erlöster.»

Bleulers Kombination hatte Erfolg: Das Winterthurer Stimmvolk sprach Ziegler am 28. September das Vertrauen aus, und er akzeptierte die Wahl; «Königsmacher» Bleuler seinerseits wurde vom Stadtrat mit fünf befürwortenden Stimmen zum Schreiber gewählt; zwei Stimmzettel blieben leer.¹⁸³

Wie weit zum Zeitpunkt von Bleulers Eintritt in die Verwaltung der Stadt Winterthur die Eisenbahnpläne dieser Gemeinde gediehen waren und welche Aufgaben diesbezüglich noch einer Lösung harreten, skizziert der designierte Kanzler seinem Freund Lange in einem Brief, den er kurz vor seinem Amtsantritt verfasste:¹⁸⁴

«Hier in Winterthur lebt man fast ganz im Eisenbahnfieber; Winterthur–Singen und Nationalbahn. Auch die Bahnhoffragen reifen und rücken näher. Der Stadtpräsident hat einstweilen Glück. Er wird noch zu beissen bekommen, aber ich habe doch bestimmte Hoffnung des Erfolges. Die Linie Singen soviel als gesichert (Betriebstermin Herbst 1875), die Nationalbahn auf gutem Weg, da Bern allem Anschein nach fest einsteht. Also Singen–Winterthur–Zofingen–Lyss und Anschluss ans Westbahnnetz. Thurgau lässt wahrscheinlich den Subventionsprozess fallen und schliesst Frieden. Mit Baden alles geordnet, dito mit dem Bank-Konsortium. Die Absicht Zieglers geht auf totale Fusion mit der UNION SUISSE, und in Bern besteht die Tendenz, die Zentralbahn auf den Rücken zu legen. Dies ist das Trasse oder Programm, und ich kalkuliere, im Laufe des J(ahres) 1874 wird sich die Situation ziemlich klären. Als Stadtschreiber werde ich nun natürlich etwas tiefer hineingeritten, und ich gestehe, dass ich bei der kühlen Stimmung punkto Bundespolitik umso mehr Neigung habe, der Winterthurer Eisenbahnpolitik zu sekundieren und daneben daheim nachzusehen.»

¹⁸³ Stadtratsprotokoll vom 15. Oktober 1873, Band 143, S. 678 f.; Landbote vom 17. und 19. Oktober 1873.

¹⁸⁴ Bleuler an Lange, an Weihnachten 1873.

Zwei Dinge verdienen es, hier festgehalten zu werden: In Bezug auf die Linie Winterthur–Singen–Kreuzlingen waren die Weichen bei Bleulers Eintritt in die städtische Verwaltung gestellt, die Vorbereitungen waren abgeschlossen, die Bahnanlagen in Bau. Für Winterthur–Zofingen dagegen war noch alles im Fluss. Da aber Ende 1873 noch immer mit der Fortsetzung der Bahn nach Lyss gerechnet werden durfte, schien Bleulers gedämpfter Optimismus nicht unberechtigt.

Bemerkenswert und bezeichnend für die Interessenverlagerung, die bei diesem Politiker im Verlaufe des Jahres 1873 erfolgt war, ist der letzte zitierte Satz. Er wäre ein Jahr zuvor für Bleuler undenkbar gewesen und gründet wohl hauptsächlich in seiner Enttäuschung über die Verwässerung der demokratischen Bundesrevisions-Forderungen. Der Verzicht auf das Recht der Gesetzesinitiative etwa wurmte auch Bleuler; es zeugt aber ein weiteres Mal für sein pragmatisches Wesen, dass er – im Gegensatz zu Theodor Ziegler¹⁸⁵ – die ausgehandelte Kompromisslösung dennoch unterstützte.

Die Zusammenarbeit im «Kabinett Ziegler-Bleuler»¹⁸⁶ gestaltete sich anfänglich recht harmonisch; der neue Stadtschreiber konnte sich sogar zu einem Lob über seinen Vorgesetzten durchringen: «Ziegler führt ein gutes und strammes Regiment, das muss ich ihm lassen; rastlos und arbeitsam.»¹⁸⁷ Die Konsequenzen der Zieglerschen Arbeitswut bekam der Kanzler rasch zu spüren: «ellenlange Protokolle, alle drei Tage Sitzung» usw. In fast allen Briefen, die Bleuler während seines ersten Aufenthaltes im Stadthaus an Lange schrieb, finden sich Hinweise oder gar Klagen über das Übermass an Arbeit, die er zu bewältigen habe. Bleuler mag seine Pflichten vor seinem Amtsantritt unterschätzt haben. Seine Wahl war zwar mit der Auflage verbunden

¹⁸⁵ Ziegler gefiel sich, nach Bleuler, «in Verwerfungstiraden»; am 19. April 1874 verzichtete er demonstrativ auf die Stimmabgabe. Die Ansprache an der offiziellen Winterthurer Verfassungsfeier hielt nicht er, sondern Stadtschreiber Bleuler (cf. Bleuler an Lange, am 21. Januar, 2./3. und 9./10. Februar. Ausserdem in dem unter den Winterthurer Kopien fehlenden, bei Scheuchzer, S. 266, abgedruckten Brief vom 28. April 1874).

¹⁸⁶ So nennt es Bleuler im Brief an Lange vom 28. September 1873. Die Bezeichnung ist nicht ungerechtfertigt, weil in Winterthur die Stellung des vollamtlich angestellten Stadtschreibers grundsätzlich stark war.

¹⁸⁷ Bleuler an Lange, am 16./17. Januar 1874.

worden, dass er «die Redaktion des <Landboten> aufgebe und dass jede Art von Beteiligung an seinen Privatgeschäften zu jeder Zeit und unter allen Umständen vor der amtlichen Funktion zurückzutreten habe».¹⁸⁸ Infolgedessen zeichneten seit dem 1. Januar 1874 Reinhold Rüegg und der neu eingetretene Bündner F. Manatschal als verantwortlich für die Schriftleitung des «Landboten»; der offiziell ausscheidende¹⁸⁹ Bleuler betätigte sich scheinbar nur noch als gelegentlicher Mitarbeiter.¹⁹⁰ In Wirklichkeit hielt sich aber der Eigentümer der Zeitung auch weiterhin häufig in der Redaktionsstube auf: Eine Reihe kleinerer, nicht gezeichneter Beiträge stammt unfehlbar aus seiner Feder. Auch Lange gegenüber fiel die vertrauliche Ankündigung, das «Departement Zürich» des Blattes bleibe in seiner Hand.¹⁹¹

«Landbote» und «Grütlianer»¹⁹², National- und Kantonsrat, Konsumverein, das häufige «Tragieren» auf der Dilettantenbühne des «Kränzchens» usw. usf. ergaben aber zusammen mit der intensiven Inanspruchnahme durch die Stadtverwaltung eine Bürde, der auf die Dauer selbst eine Bleulersche Arbeitskraft nicht gewachsen war.

So befahlen den neuen Stadtschreiber schon sehr bald Rücktrittsgedanken: «Punkto Stadtschreiber folge ich Deinem Rat», schrieb er bereits Anfangs Juni an Lange, «und werde dies Jahr verharren. Aber ich bleibe nicht im Dienst. Ich kann es nicht mit meinem Gewissen vereinigen, zu dieser Diktatur zu schweigen, und aggressiv vorgehen kann ich nur, wenn ich ausserhalb des hôtel de ville stehe.»¹⁹³

¹⁸⁸ Stadtratsprotokoll vom 15. Oktober 1873, Band 143.

¹⁸⁹ Landbote vom 1. Januar 1874: Meinen Freunden gewidmet; Guggenbühl, S. 216.

¹⁹⁰ Diese «offiziellen» Mitarbeiterbeiträge Bleulers, z. B. über die Technikum-Standortfrage (28. März), zur Bahnhofsfrage (5./6. Mai) oder über die Nationalbahn (28. November und 2. Dezember 1874), waren mit «B.» gezeichnet. Selbstverständlich war Bleuler auch der Autor der neuen Rubrik «Aus den Protokollen der Verwaltung», die durch § 4 der neuen Gemeindeordnung ermöglicht wurde.

¹⁹¹ Bleuler an Lange, an Weihnachten 1873. Die betreffende Stelle fehlt bei Scheuchzer.

¹⁹² Seit Neujahr 1873 druckte und redigierte Bleuler auch den «Grütlianer», der 1874 rund 5200 Abonnenten besass. Mitarbeiter war bis Mitte März 1875 Reinhold Rüegg, später bis zu Bleulers Verzicht im Frühjahr 1878 Jakob Vogelsanger. Scheuchzer, S. 225 f., 280 f.; Vogelsanger, S. 70, 80, 85 f., 95 und 106; Bleuler an Lange, am 24./25. Juli 1874

¹⁹³ Bleuler an Lange, am 2. Juni 1874.

Zunächst sei festgehalten, dass Bleuler beim Abfassen dieses Briefes verärgert war: Zwei Tage zuvor hatte er eine kleinere Wahlniederlage hinnehmen müssen, indem er nicht zu den 20 gewählten Mitgliedern der Steuerkommission zählte, obschon er zu den 30 Kandidaten gehört hatte.¹⁹⁴ Verdikte solcher Art trafen den empfindlichen Bleuler jeweils hart. An der Ursache der Abfuhr mochte er selbst herumräteln: Sie konnte mit der dominierenden Rolle zusammenhängen, die er anlässlich des Ende Mai in Winterthur tagenden Arbeiterkongresses spielte; vielleicht war sie aber auch auf die Abneigung der Wähler gegen Bleulers Ämterkumulation zurückzuführen, hatte er sich doch erst vor wenigen Wochen auch in den Schulrat wählen lassen.¹⁹⁵

Momentaner Anlass zur Missstimmung war also für den Stadtschreiber vorhanden. Darüber hinaus lässt aber die Begründung seiner Rücktrittsabsichten auf ernsthafte Meinungsverschiedenheiten im vormals gepriesenen «Kabinett Ziegler-Bleuler» schliessen. Tatsächlich mag es bereits zu Beginn des Monats Mai zum Zusammenstoss gekommen sein, und zwar aufgrund eines Artikels, den der Stadtschreiber für den «Landboten» schrieb. Der mit «B.» gezeichnete Beitrag war für Bleuler wohl eine Demonstration seiner Unabhängigkeit; Ziegler dürfte seinerseits darin eher einen Akt der Illoyalität erblickt haben. Thema Bleulers war die Bahnhof-Frage.¹⁹⁶

Er legte dar, dass die städtische Verwaltung bisher alles getan habe, was sie diesbezüglich im Interesse des Gemeinwesens tun konnte, schloss daran aber die Kritik, dass die Mitglieder der Stadtverwaltung sich grösstenteils auch in den Verwaltungsratsgremien der neuen Eisenbahnen befänden, «und zwar nicht bloss als Vertreter der städtischen Subventionen und Interessen, sondern teilweise als Gründer, Führer und Dirigenten». Es erhebe sich so für das Publikum die Frage, «ob es menschenmöglich sei, dass so ein Stadtrat und Eisenbahnmann zu jeder Zeit, unter allen Umständen und in jedem Stadium der Verhandlungen den Standpunkt der Stadt Winterthur und den Stand-

¹⁹⁴ Gemeindeprotokoll vom 31. Mai 1874, Band 9, S. 228; Landbote vom 2. Juni 1874.

¹⁹⁵ Gemeindeprotokoll vom 10. Mai 1874, Band 9, S. 217.

¹⁹⁶ Zur Diskussion stand in Winterthur der Ausbau der bestehenden, ungenügenden Bahnhofanlagen oder ein Neubau im Südosten der Stadt.

punkt der einen oder anderen Bahngesellschaft haarscharf auseinanderhalten» könne.¹⁹⁷

In der Tat ergab sich für die «Eisenbahnstadträte» aus der Bahnhof-Frage eine typische Konfliktsituation: Als Gemeindevertreter mussten sie eine möglichst grosszügige, als Verwaltungsräte der finanzschwachen Eisenbahngesellschaften die billigste Lösung anstreben. Solch unerfreulicher Verquickung der Interessen von Gemeinde und Eisenbahngesellschaften begegnete der Stadtschreiber täglich im Amt: «Ziegler hat mich bereits de facto zum Generalsekretär der Nationalbahn gestempelt»¹⁹⁸, bekannte er Lange. Zur Zeit der Herrschaft Alfred Eschers hatte Bleuler während Jahren vergleichbare Missstände angeprangert; mit den herausfordernden Worten im «Landboten» machte er nun klar, dass er die «alten» demokratischen Ideale hochhielt und sich trotz seiner Annäherung an die Zieglerschen Pläne noch keineswegs zum unkritischen Eisenbahnmann gewandelt hatte.

Im Stadthaus wird man die Aktion des Schreibers mit wenig Freude hingenommen haben. Die Verstimmung hielt aber auf dieser Seite kaum lange an, denn rund einen Monat später wurde Bleuler im Rahmen der Erneuerungswahlen wiedergewählt, wobei diesmal sogar alle sieben Stadtväter für ihn votierten. Dagegen fand man es offenbar für nötig, die bei der Anstellung ausgesprochene Bedingung – Unterordnung aller anderen Verbindlichkeiten – ausdrücklich zu wiederholen.¹⁹⁹

Eben diese Bedingung zu erfüllen, war, wie wir gesehen haben, für Bleuler auf die Dauer unmöglich, und so bat er am 27. Juli um seine Entlassung. Er stehe, schrieb er dem Stadtrat, vor der «unabweislichen Alternative, entweder von jeder Privatbeschäftigung, allfällig auch von den politischen Ehrenstellen», zurückzutreten oder aber den Dienst in der Stadtkanzlei zu quittieren, «deren jetzige Einrichtung und Geschäftskreis eine ganze Manneskraft» absorbiere. «Politische,

¹⁹⁷ Landbote vom 5./6. Mai 1874: Der Bahnhof Winterthur. Ähnliche Überlegungen publizierte Bleuler schon früher, z. B. das «Eingesandt» in der Beilage vom 19. Oktober 1873.

¹⁹⁸ Bleuler an Lange, am 9./10. Februar 1874 (ähnlich schon am 16./17. Januar 1874).

¹⁹⁹ Stadtratsprotokoll vom 10. Juni 1874, Band 144, S. 352.

ökonomische und persönliche Gründe» verschlossen ihm leider die erste Möglichkeit.²⁰⁰

Die «Neue Zürcher Zeitung» wusste es anders. Des Stadtschreibers Demission, behauptete sie, sei erfolgt, weil es «tiefere Differenzen unter den Mitgliedern des Stadtrates in der Bahnhoffrage» gegeben habe.²⁰¹ Bleuler trat dieser Darstellung entgegen, indem er im «Landboten» nochmals sein Dilemma aufzeigte.²⁰² Seine Worte sind ernst zu nehmen und stellen keine Ausflüchte dar; das geht aus einem späteren Brief an Lange hervor, in dem er nochmals auf seinen Rücktritt zu sprechen kommt:

«Du musst nicht glauben, dass ich einen Feldzug gegen den <Tyranen von Syrakus> im Schild führe. Ziegler wird nach meiner Berechnung binnen heute und sechs Monaten nicht mehr Präsident, sondern Eisenbahndirektor sein, und dann ist die Sachlage total anders. (...) Ziegler ist ungemein fleissig, aber er hat zuviel und arbeitet jetzt fast nur als Eisenbahngeneral, überlässt die eigentlichen Stadt-Traktanden dem Schreiber, welcher letzterem sein Büro fast lieb geworden. Und doch muss geschieden sein; ich kann Rüegg und den <Gemsberg> nicht sich selber überlassen.»²⁰³

Grundsätzlich dürfte Bleulers Verhältnis zum Stadtrat durch eine Reihe persönlicher Reibereien belastet worden sein. Die «Pedanterien» Huggenbergs etwa bildeten für den Schreiber eine Quelle des Ärgers, wobei es in Tat und Wahrheit wohl eher um die Frage ging, wer im Stadthaus die zweite Geige zu spielen habe. Aus der im Jahre 1874 sehr dichten Folge der Briefe an Lange enthält kein einziges Schreiben einen Hinweis darauf, dass es zwischen Bleuler und Ziegler im sachlichen Bereich zu ernsthaften, die weitere Zusammenarbeit verbauenden Unstimmigkeiten gekommen ist. Besonders in der Bahnpolitik stand der Schreiber am Ende seines Amtsjahres recht stramm hinter dem Präsidenten. Denn der Verteidigung eben dieser Politik

²⁰⁰ Stadtratsprotokoll vom 8. August 1874, Band 144, S. 841; Landbote vom 12. und 14. August 1874. Bleulers Rücktrittsgesuch ist in beiden Quellen ausführlich zitiert.

²⁰¹ Neue Zürcher Zeitung vom 23. September 1874, zweites Blatt.

²⁰² Landbote vom 25. September 1874.

²⁰³ Bleuler an Lange, am 30. September 1874.

und der «Rechtfertigung Zieglers»²⁰⁴ dienten drei längere Artikel im «Landboten»²⁰⁵, welche zugleich die «Abschiedsrede des einjährigen Stadtschreibers» bildeten.

Die drei Beiträge sind ein nahezu vorbehaltloses Bekenntnis zur Nationalbahn. Mit Worten, wie er sie bisher noch nie gebraucht hatte, zog Bleuler Bilanz: «Die Nationalbahn, vor einiger Zeit als Utopie verhöhnt und verspottet, marschiert sichern Schrittes ihrem Ziel entgegen, getragen von der Willenskraft und dem Kredit der vier verbündeten Städte und einer ganzen Kette stattlicher Gemeinden; getragen von einer entschlossenen und selbstbewussten Eisenbahnpolitik schweizerischer und kantonaler Staatsmänner und Financiers. Sie wird binnen kurzer Frist ihren korrekten Finanzausweis für Winterthur–Zofingen leisten, den Bau dieser Linie an die Hand nehmen und einige weiter greifende Zielpunkte, die in ihrem Grundgedanken und in der Natur der Eisenbahnentwicklung begründet sind, rastlos verfolgen. Sie ist ein Kind der Gemeinden und der Staatsubventionen und wird als solches umso konsequenter ihren eigenen Weg gehen. Die Stadt Winterthur wird namentlich im Aargau seitens der eingefleischten Gegner als die Urheberin und Anstifterin alles Nationalbahnunheils, als Verführerin des Volks, als der Dämon der Kapitalverschleuderung denunziert. Möge sie diese indirekte Anerkennung ihrer eisenbahnpolitischen, sozialen und finanziellen Potenz zu Protokoll nehmen und festen Fusses auf ihrem Posten verharren.»

Im letzten Artikel kam Bleuler auf das Bahnhofproblem zu sprechen und, damit im Zusammenhang, auf das Misstrauen gegenüber den «Eisenbahnstadträten», das er selbst noch im Mai mit dem erwähnten Artikel genährt hatte. Nunmehr fand der abtretende Stadtschreiber, es gelte «in dieser Richtung Dichtung und Wahrheit zu scheiden, damit wir nicht vor lauter Prinzipienreiterei uns selber um den Löwenanteil nach schwer erkämpftem Erfolg betrügen». Die Stadtverwaltung

²⁰⁴ Bleuler an Lange, am 16./19. Dezember 1874.

²⁰⁵ Landbote vom 25. und 26. November 1874: Berner Eisenbahnpolitik; Landbote vom 28. November 1874: Die Nationalbahn (es handelt sich zur Hauptsache um ein Resumee des Gutachtens von de Graffenried); Landbote vom 2. Dezember 1874: Die Position der Stadt Winterthur. Alle drei Artikel sind mit «B.» gezeichnet.

Winterthur sei es, die bis dahin das Panier der Nationalbahn vorangetragen habe, «sie hat für die Stadt gehandelt, sie hat uns mit Millionen engagiert; sie hat die Fäden in der Hand, deren letzter noch nicht gesponnen ist – sie muss deshalb vollwichtig und standesgemäss in den Gesellschaftsbehörden ihrer eigenen Eisenbahnen repräsentiert sein».

Die Artikelfolge lässt erkennen, dass Bleulers Entwicklung zum Winterthurer Eisenbahnmann Ende 1874 abgeschlossen war.²⁰⁶ Das knappe Jahr, das er in der städtischen Verwaltung verbracht hatte, genügte, um seine letzten Zweifel und Bedenken bezüglich der Nationalbahn zu zerstreuen. Der vom Stadthaus praktizierte Grundsatz, dem Gedeihen der neuen Bahnen alles unterzuordnen, war auch ihm zum Axiom geworden: «Wir wollen die Nationalbahn und rangieren die Mittel und Streitkräfte nach dieser Position.»

b) Stadtpräsident (1875–1877)

Als Theodor Ziegler zu Beginn des Jahres 1874 den neuen Stadtschreiber in allerlei unerwarteten «Betriebsbranchen» beschäftigte, schrieb dieser seinem Freund Lange: «Ich lasse mir's für einmal gefallen, weil ich die Verwaltung durch und durch studieren und mich orientieren will. Nachher wird's zu irgend etwas gut sein.»²⁰⁷

Es ist dies die erste Äusserung Bleulers, aus der man seine Ambition auf den Winterthurer Präsidentenstuhl heraushören konnte. Bleulers Rückzug aus der städtischen Verwaltung schliesst diesbezügliche Pläne zwar nicht aus, deutet aber eher darauf hin, dass sie für ihn nicht im Vordergrund standen. Immerhin, es war 1874 in Winterthur ein offenes Geheimnis, dass Ziegler sich vollamtlich der Nationalbahn zu widmen wünschte, und zu den «papabiles» gehörte selbstverständlich auch Bleuler.²⁰⁸ «Der personifizierte Klatsch von Winterthur (Bader)

²⁰⁶ Als Vergleich diene der vermutlich ebenfalls von Bleuler stammende Leitartikel im Landboten vom 28. und 29. Juli 1874, in dem ähnliche Töne noch wesentlich behutsamer angeschlagen werden.

²⁰⁷ Bleuler an Lange, am 23./24. März 1874.

²⁰⁸ Als Kandidaten nennt Bleuler im Zeitpunkt von Theodor Zieglers Rücktrittserklärung: «Weinmann, Huggenberg, Sulzer (?), Zollinger, Bleuler» beziehungsweise, falls die Regierungsratswahlen schief gingen: Gottlieb Ziegler (Bleuler an Lange, am 6. April bzw. 2. Mai 1875).

will durchaus wissen, ob ich nicht nächstens Stadtpräsident zu werden «mich bequeme», berichtete er Professor Lange nach Marburg und fügte hinzu: «Ich glaube nein.»²⁰⁹

Ein ebensowenig überzeugtes und überzeugendes Nein gab Bleuler auch dem Demokratischen Verein zur Antwort, als dieser nach dem Rücktritt Theodor Zieglers²¹⁰ an ihn herantrat, und so wurde Bleuler auf Empfehlung Fürsprech Brunners am 24. Mai 1875 von einer Casino-Versammlung mit 62 von 97 Stimmen zum Kandidaten für das Stadtpräsidentenamt erhoben.²¹¹

Der durch dieses «unerwartete Ereignis bestürzte» Bleuler fasste seine Bedenken in einem Schreiben an den Verein zusammen, das seine «Nein-gerne-Haltung» charakterisierte:

«Die Tage des Ehrgeizes sind für mich vorbei, wenigstens des Ehrgeizes nach öffentlichen Stellen. Umgekehrt ist mein ganzes Streben seit einem Jahr darauf gerichtet, mich auf den Rückzug ins Geschäft und Privatleben bereitzuhalten, natürlich mit dem Vorbehalt der fortgesetzten Mitarbeit am «Landboten». Diese Tendenz habe ich letztes Jahr beurkundet durch meinen Rückzug aus dem Stadthaus, und wenn ich heute als Präsidentschaftskandidat fungiere, so wird mich niemand vor dem Urteil behüten, dass ich entweder ungemessen ehrgeizig oder höchst launenhaft sei. Die Freunde von der kantonal-demokratischen Partei werden mir grollend bemerken, dass ich besser täte, auf meinem Posten zu bleiben. Die Stadt Winterthur wird niemals auch nur annähernd geeinigt für Bleuler votieren, der als Publizist und Sozialist viele Gegner hat.»

«Der Stadtpräsident muss seinem Amt leben – diese Ansicht habe ich mit Nachdruck vertreten und beharre heute darauf, abgesehen von der Ökonomie und von der Gemeindeordnung. Und je mehr ich an meiner Befähigung zweifle, desto strenger müsste ich die *conditio sine qua non* erfüllen: Befreiung und Ablösung vom Privatgeschäft. Ja, ich wäre dies der Stadt schuldig, in dieser Richtung sofort Ordnung

²⁰⁹ Bleuler an Lange, am 26. /27. Januar 1875.

²¹⁰ Der Bezirksrat Winterthur an den Stadtrat, am 28. April 1875 (StAW II B 1, d 3/1); Stadtratsprotokoll vom 10. April 1875, Band 145, S. 148; Landbote vom 9. Mai 1875.

²¹¹ Landbote vom 21. und 26. Mai 1875.

und Vorsorge zu schaffen. Die geschäftlichen Punkte müssten klar und deutlich geordnet werden, der Redaktor und Geschäftsmann zurücktreten vor dem Präsidenten und Chef der Verwaltung. Ich weiss nicht, ob ich dies binnen heute und einigen Wochen zustandebrächte und inwieweit dann allerseits gedient wäre.»

«Aber ich will nicht abschliessen, ohne Sie begrüsst zu haben, denn ich bin Ihnen und der Stadt Winterthur vieles schuldig und verdanke ihr nächst meinem bisschen Arbeit eine glückliche und freundliche Existenz.»²¹²

Es mochte in der Tat manchem Bürger seltsam erscheinen, dass Bleuler, der vor einem knappen halben Jahr infolge Arbeitsüberlastung dem Winterthurer Stadthaus den Rücken gekehrt hatte, nun wieder gesonnen sein könnte, seine Kraft voll der Stadt zu leihen. Fürsprech Brunner übernahm es, im «Landboten»²¹³ für solche Ungereimtheit Verständnis zu schaffen, indem er darauf hinwies, dass Bleuler 1874 eben nur Schreiber gewesen sei. Mit den «kleinsten Bagatellsachen» habe er sich abgeben müssen und seine Kraft einzig «in Weisungen wie z. B. bei Anlass der Gründung des Technikums und des Gewerbemuseums erproben» können.

Bleulers politischen Freunden gelang es nicht ganz, bis zum 30. Mai genügend Stimmen für ihren Kandidaten zu mobilisieren. Bei einem absoluten Mehr von 598 Stimmen wurde er von 676 Votanten zwar in den Stadtrat gewählt²¹⁴, zur Wahl als Präsident fehlten ihm jedoch sieben Stimmen: Hier betrug das absolute Mehr 620; für Bleuler entschieden sich 613, für Weinmann 249 und für Huggenberg 242 Bürger.

Bleuler war vom Ergebnis wenig befriedigt. Eine Mitgliedschaft im Stadtrat ohne das Präsidentenamt sagte ihm nicht zu, und so war er unschlüssig, ob er die Wahl annehmen solle. In seinem Zweifel wand-

²¹² Dieser teilweise Abdruck des Schreibens entspricht dem Auszug im Landboten vom 27. Mai 1875.

²¹³ Landbote vom 28. Mai 1875. Die Nummer enthält auch einen Aufruf Statthalter J. R. Würmlis, der sich wie Brunner lebhaft für Bleulers Kandidatur einsetzte.

²¹⁴ Gemeindeprotokoll, Actum Winterthur, den 30. Mai 1875, Band 9, S. 331 ff.; Landbote bzw. Neue Zürcher Zeitung vom 1. Juni 1875, erstes Blatt. Bleulers liberaler Gegner, der spätere Regierungsrat J. Kaspar Zollinger, erhielt 321 Stimmen.

te er sich an Freund Lange, der ihm, wie übrigens auch Gottlieb Ziegler, im Mai eher abgeraten²¹⁵ hatte, sich zur Wahl zu stellen:

«Soll ich angesichts des 30. Mais und der Aussicht auf einen hartnäckigen Kampf (Bleuler–Weinmann), angesichts meiner innern Unlust erklären: ‹Das Mass meiner Resignation ist voll – ich bin nicht willens, mich in alles zu fügen›, und wenn keine deutliche Mehrheit mich will, so habe ich guten Grund, jede Weiterziehung abzuschneiden. Oder soll ich den Kelch austrinken, den mir meine Freunde kredenzen?»

«An Geld und Gut habe ich nur zu verlieren, nichts zu gewinnen; an Arbeit, Mühsal und Plage gibt's keinen Mangel – eine verflucht schwere Hinterlassenschaft! Mein Geschäft ist im Sturm und Drang der Entwicklung und bedarf einer festen Hand. Der Konsum genau in gleicher Lage, Traktanden und Arbeit alle Hände voll, Projekte und Fragen beim Dutzend. Ich kann's geschäftlich am Ende leidlich zwingen und richten, aber dieses ‹leidlich?!› (...) Mehr Licht – sage ich mit Goethe. Ich schaue in ein dunkles Meer von widerstreitenden Erwägungen und Urteilen. Das Publikum lächelt mich sarkastisch an, und ihrer viele meinen, ich hungere und dürste nach der Präsidentschaft wie ein Haifisch nach der Beute. (...) Wahr ist, dass die Situation in Winterthur sich erheblich geändert hat und die Stadt anfängt, auch denjenigen anders zu taxieren, der gewohnt war, für die andern zu schaffen, der aber mit den andern die Stellung Winterthurs im Vaterland begründet hat. Allein der letzte Sonntag zeigt die Stadt geteilt. Zur Hälfte Vertrauen und Anerkennung, zur Hälfte Antipathie, geheime Furcht und Neid gegen den Emporkömmling und Konsumgeneral. Nach übereinstimmendem Urteil hat letzter Punkt intensiv gewirkt²¹⁶ – die Arbeiter sind zu zwei Drittel bei dieser Wahl ausge-

²¹⁵ Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass sowohl Lange als auch Bleulers Schwager Ziegler am Gedeihen des «Landboten» finanziell interessiert waren und von Bleulers neuem Amt die Vernachlässigung des Geschäfts befürchten mochten.

²¹⁶ Der Konsumverein mit seinen 422 Mitgliedern stellte natürlich andererseits eine respektable Hausmacht dar. Auch bedeutete er in ökonomischer Hinsicht zu dieser Zeit für seinen Präsidenten eine Referenz, indem der Verein 1875 seinen ersten Kulminationspunkt erreicht hat (cf. Wipf, S. 36 f.). Bleuler soll später selbst bekannt haben, ohne Konsumverein wäre er nicht Stadtpräsident geworden (nach Scheuchzer, S. 371).

schlossen, und das wurde bei unsern Leuten unterschätzt – ich muss von der Bourgeoisie gewählt werden, ein starker Tabak.»²¹⁷

Lange wird gespürt haben, dass Bleuler am Ende doch halbwegs entschlossen war, den zweiten Wahlgang zu bestehen, und sein revidierter Ratschlag mag dementsprechend ausgefallen sein.

Am 13. Juni nahm Bleuler die zweite Hürde. Er vermochte seine Stimmenzahl zwar nur unbedeutend, auf 621, zu erhöhen; es genügte, weil diesmal das absolute Mehr nur 576 Stimmen umfasste.²¹⁸ Obwohl das Ergebnis annähernd genau dem «Kalkul» des Gewählten entsprach, war er darüber wenig glücklich²¹⁹; insgeheim mochte er doch einen überzeugenderen Vertrauensbeweis erhofft haben.

Im Demokratischen Verein selbst waren aus der Nomination des «linken» Bleuler Spannungen entstanden, die erst im Herbst beigelegt werden konnten.²²⁰ Wenn Bleuler der Ansicht war, er habe dem Verein und der Stadt ein Opfer gebracht, so musste er rasch erkennen, dass man dieses wenig zu schätzen wusste. Eine an und für sich belanglose Wahl machte es deutlich: An Stelle des zurückgetretenen Theodor Ziegler wurde der neue Stadtpräsident im Juli auch als Mitglied der städtischen Spitalpflege nominiert. «Eine grössere Anzahl Wähler» schlug dagegen den neuen Stadtpfarrer Linder vor. In der Folge verlief die Wahl resultatlos, weil keiner der Kandidaten das absolute Mehr von 292 Stimmen erreichte. Mit 260 auf sich vereinigten Voten blieb der Stadtpräsident sogar um 9 Stimmen hinter seinem Gegner zurück und verzichtete kurzerhand auf den zweiten Wahlgang.²²¹

Verdruss erwartete Bleuler auch vom Verkehr mit seinen Kollegen in der Verwaltung. «Ich fühle mich oppositionell gegenüber dem

²¹⁷ Bleuler an Lange, am 31. Mai 1875 (nachts). Scheuchzer, S. 294 ff., bringt den vollständigen Abdruck.

²¹⁸ Gemeindeprotokoll, Actum Winterthur, den 13. Juni 1875, Band 9, S. 334 f.; Landbote bzw. Neue Zürcher Zeitung vom 15. Juni 1875, erstes Blatt. Gegenkandidat Dr. A. Weinmann brachte es auf 500 Stimmen.

²¹⁹ Bleuler an Lange, am 2. Juli 1875 aus Bern: «Nie, in meinem Leben nicht, habe ich einen so peinlichen Prozess durchgemacht wie in diesen letzten vier Wochen.»

²²⁰ Bleuler an Lange, am 16./18. Oktober 1875; Scheuchzer, S. 298. Bleulers Position im Verein war bereits im Winter 1874/75 verstärkt worden, indem der Vorstand, dem er angehörte, von fünf auf drei Mitglieder reduziert worden war (cf. Landbote vom 9. Januar 1875).

²²¹ Landbote vom 11., 13. und 14. Juli 1875.

Stadtrat»²²², klagte der neue Chef noch vor seiner «ersten Vorstellung im Stadthaus». Die «schwächliche» Haltung der Behörde in der Bahnhof-Frage erregte vornehmlich seinen Zorn. Die Entscheidung war in der Hauptsache gefallen: Der Bahnhof blieb an Ort und Stelle, und die Erweiterungspläne entsprachen mehr oder weniger dem Diktat der Nordostbahn-Gesellschaft.²²³ Die durch die Vergrösserung des Bahnhofs notwendig werdende Unterführung der Schaffhauserstrasse machte Bleuler besonders zu schaffen, denn noch im Februar hatte er als Präsident des Konsumvereins im Sankt-Georgen-Quartier zwei Bauplätze gekauft.²²⁴ «Sie sind so umworben, dass ich morgen vielleicht Fr. 10000.– Benefice für unsere Reserven einstecken könnte»²²⁵, brüstete er sich lange gegenüber nach dem Kauf. Nun wurde der eine vom Expropriationsbegehren der Nordostbahn betroffen. Das für dieses Gebiet geplante grossartige Konsumvereinzentrum fiel dieser neuen Tatsache zum Opfer²²⁶, und der ganze Grundstückhandel erwies sich als eine den Verein über Jahre hinaus stark belastende fatale Fehlspekulation.²²⁷

Die Junisession des Nationalrats²²⁸, der Tod von Aline Bleuler-Hausheers Zwillingsschwester und Vater²²⁹ verzögerten Bleulers «Thronbesteigung», sodass man bereits den 14. Juli schrieb, als der neue Chef zum erstenmal die Runde der Stadtväter präsidierte.²³⁰

²²² Bleuler an Lange, am 2. Juli 1875.

²²³ Dazu Bleulers Artikel im Landboten vom 16. Juli 1875: Der Bahnhof Winterthur.

²²⁴ Grundprotokoll Nordseite, Band E, S. 483 ff.; Landbote vom 7. und 9. März 1875; Bleuler an Lange, am 15./16. Februar 1875.

²²⁵ Bleuler an Lange, am 25. März 1875 (bei Scheuchzer fehlt die betreffende Stelle).

²²⁶ Landbote vom 13. Juli 1875; Wipf, S. 34.

²²⁷ Weil sich nach der Expropriation des einen Grundstücks für das andere (an der Haldenstrasse gelegene) «kein ernsthafter Käufer» finden liess (Wipf, S. 40 und 42), kaufte es Bleuler schliesslich im Jahre 1883 dem Verein ab. Es hatte seinerzeit Fr. 10788.– gekostet; Bleuler übernahm es für 8600 Franken (Grundprotokoll Nordseite, Band G, S. 320). Bleulers Erben lösten für das Grundstück vier Jahre später bereits wieder Fr. 10000.– (Grundprotokoll Nordseite, Band H, S. 218). Das Beispiel belegt die Liegenschaftskrisis in Winterthur im Gefolge von Nationalbahn-Liquidation und Zusammenbruch der beiden Lloyd-Gesellschaften (cf. Wetter, S. 57 f.).

²²⁸ Stadtratsprotokoll vom 9. Juni 1875, Band 145, S. 223.

²²⁹ Todesanzeigen im Landboten vom 7. bzw. 11. Juli 1875; Bleuler an Lange, am 10. Juli 1875; Scheuchzer, S. 299.

²³⁰ Stadtratsprotokoll vom 14. Juli 1875, Band 145, S. 276.

Das Datum ist bemerkenswert; es ist der Vortag der Eröffnung der Winterthur–Singen–Kreuzlingen-Bahn, die am 15. Juli bekränzte Extra-Züge mit geladener Prominenz nach Konstanz dampfen liess.²³¹ Bereits die zweite Etappe auf dem Wege zur Verwirklichung der ehrgeizigen Winterthurer Eisenbahnpläne war damit zurückgelegt, denn im Tösstal schnaubten die Züge seit dem 4. Mai schon fahrplanmässig.²³² Frohe Kunde drang auch aus dem Aargau, indem von dort immerhin der «erste Spatenstich» für das Trasse Winterthur–Zofingen gemeldet wurde.²³³

So war bei Bleulers Amtsantritt nach aussen hin alles bestens bestellt, und doch stand das Barometer bereits auf Sturm. Denn sowohl bei der Tösstal- als auch bei der Winterthur–Singen–Kreuzlingen-Bahn waren die tatsächlichen Baukosten höher als die vorausgerechneten, und es galt nun, die nötigen Gelder zu beschaffen. Nicht genug: Die Finanzierung der Strecke Winterthur–Zofingen war wieder völlig in Frage gestellt, weil das 5-Millionen-Anleihen der Nationalbahn-Gesellschaft in völlig ungenügender Masse gezeichnet worden war.²³⁴ Mochte man auch unter Sympathisanten darauf hinweisen, dass der Zeitpunkt der Emission schlecht gewählt worden sei, indem sie unmittelbar auf eine 18-Millionen-Anleihe der immerhin attraktiveren Gotthardbahn folgte²³⁵, mochte man im Weiteren auch in der heraufziehenden allgemeinen Eisenbahnkrise eine Ursache für den Misserfolg sehen – die Tatsache, dass trotz hohen Werbeaufwendungen²³⁶ die Nachfrage nach Nationalbahn-Papieren fast vollständig ausblieb, deckte in bestürzender Weise auf, wie wenig kreditwürdig das Unternehmen der Finanzwelt erschien. Insbesondere der Umstand, dass das Garantieverprechen der vier Städte seine Zugkraft verfehlt hatte,

²³¹ Landbote vom 13., 17. und 18. Juli 1875.

²³² Landbote vom 5. und 6. Mai 1875; Bleuler an Lange, am 2. Mai 1875; Schnurrenberger, S. 11.

²³³ Landbote vom 24. Juni 1875.

²³⁴ Neue Zürcher Zeitung vom 19. April (Emissionsprospekt) und 11. Mai 1875, zweites Blatt; Landbote vom 20. April und 16. Mai 1875.

²³⁵ Neue Zürcher Zeitung vom 17. April (Emissionsprospekt), erstes Blatt, bzw. Landbote vom 20. April 1875,

²³⁶ Der ganzseitige Emissionsprospekt der Nationalbahn-Gesellschaft erschien in der Neuen Zürcher Zeitung wie im Landboten je fünfmal. Die Gotthardbahn konnte sich mit drei- bzw. einmaliger Publikation begnügen.

liess die peinliche Frage aufkommen, auf welche Weise denn die zweite Sektion der Schweizerischen Nationalbahn in absehbarer Frist die nötigen Mittel beschaffen könne.

Bleuler war somit um sein neues Amt keineswegs zu beneiden. Nach seinen eigenen Worten²³⁷ setzte er sich zwar im Stadtrat rasch durch, wobei er hinsichtlich der Bahnhof-Frage allerdings nichts mehr ändern konnte. Belastend wirkte sich bald von neuem die Vielfalt seiner Tätigkeiten aus: Es wurde notwendig, dass er sich wenigstens teilweise und offiziell den Forderungen der Gegner seiner Wahl beugte, die verlangt hatten, der Stadtpräsident müsse sich ganz seinem Amte widmen. Im Oktober 1875 trat er von der Spitze des Konsumvereins zurück, blieb allerdings im Vorstand.²³⁸ Im Impressum des «Landboten» erwies man Bleulers Widersachern ebenfalls Reverenz, indem vom 26. Dezember an Reinhold Rüegg als alleinverantwortlicher Redaktor zeichnete.²³⁹ Wenn dieser Schritt auch wie 1874 in erster Linie ein nomineller war und Bleuler hinter den Kulissen weiterhin «dirigierte und mitredigierte»²⁴⁰, bedeutete er doch für Bleuler eine gewisse Entlastung. Leider fehlte es andererseits nicht an neuen Bürden. So wurde der Vielbeschäftigte vom Kantonsrat in die Rechenschaftsberichts-Kommission gewählt²⁴¹; die Winterthurer erkoren ihn zusätzlich zum Präsidenten des Stadtschulrates²⁴², und selbst als eidgenössischen und kantonalen Geschworenen wollte man ihn haben.²⁴³

Kurz vor seinem Amtsantritt als Stadtpräsident hatte Bleuler an Albert Lange geschrieben, sein Schritt werde «nur auf Zeit getan»²⁴⁴, wobei er sich vornahm, die Lage nach Ablauf eines Jahres zu überprüfen. Ein bisschen Stolz auf die neue Würde verflog schnell; die

²³⁷ Bleuler an Lange, am 28. Juli 1875.

²³⁸ Bleuler an Lange, am 16./18. Oktober 1875; Landbote vom 22. Oktober 1875; Wipf, S. 34.

²³⁹ Hilfsredaktor war seit dem 15. März Jakob Vogelsanger, der vor allem den «Grütlianer» redigierte (cf. Bleuler an Lange, am 15./16. Februar und 25. März 1875).

²⁴⁰ So jedenfalls Bleulers Plan in seinem letzten Brief an Lange, am 16./18. Oktober 1875.

²⁴¹ Landbote vom 18. August 1875.

²⁴² Landbote vom 22. Dezember 1875.

²⁴³ Gemeindeprotokoll vom 7. November 1875, Band 9, S. 359 f.; Landbote vom 7. und 9. November 1875.

²⁴⁴ Bleuler an Lange, am 2. Juli 1875.

zunehmenden Sorgen mit den Bahnen schufen im Winterthurer Stadthaus ein Klima der Gereiztheit und Unsicherheit, sodass Bleuler schon bald wieder amtsmüde wurde und spätestens im August 1876 seinen Ratskollegen gegenüber die erste Rücktrittsdrohung verlauten liess.²⁴⁵

Annähernd zwei Jahre hat er als Präsident doch ausgeharrt. Dann aber weigerte er sich des Bestimmtesten, die Last ein weiteres Jahr zu tragen.²⁴⁶ Am 28. April 1877 leitete er zum letzten Male die Sitzung des Stadtrates²⁴⁷, voll Erleichterung darüber, dass er «seinen Präsidialrock ausziehen» könne.²⁴⁸ Am darauffolgenden Tag wählten die Winterthurer Bleulers Intim-Feind Dr. Weinmann zum neuen Stadtoberhaupt. Bleuler blieb weiterhin Mitglied des Stadtrates, aber bei der Neukonstituierung des Gremiums wurde er ziemlich vollständig entmacht. Denn von den gegen drei Dutzend Chargen und Amtsbereichen, welche die Stadtväter unter sich aufteilten, fiel Bleuler ein weniger als bescheidener²⁴⁹ Anteil zu: Er wurde zum Stellvertreter des Forstamtmannes und zum Mitglied des Bibliothekkonvents gewählt sowie in die Kontrollkommission für die Nationalbahn.²⁵⁰

Es ist festzuhalten, dass Bleulers Präsidentschaft mit der allgemeinen wirtschaftlichen Depression zusammenfiel, die als Reaktion auf die Gründerjahre besonders im neuen Deutschen Reich spürbar wurde, wo bis Ende 1876 weit über hundert Industriegesellschaften, Dutzende von Banken und einige Eisenbahngesellschaften in Liquidation gerieten. In der Schweiz wurde die Maschinenindustrie besonders arg von der Flaute betroffen, der Platz Winterthur bildete dabei keine

²⁴⁵ Bleuler an den Stadtrat Winterthur, am 29. August 1876.

²⁴⁶ Landbote vom 21. April 1877; Neue Zürcher Zeitung vom 21. und 28. April 1877; Scheuchzer, S. 310 ff.

²⁴⁷ Stadtratsprotokoll vom 28. April 1877, Band 146, S. 539.

²⁴⁸ Bleuler an Reinhold Rüegg, am 2. Mai 1877.

²⁴⁹ Stadtratsprotokoll vom 5. Mai 1877, Band 146, S. 543 ff.. Für eine Reihe weiterer Ämter wurde Bleuler wohl vorgeschlagen, blieb aber mit 2 oder 3 von 7 Stimmen in Minderheit.

²⁵⁰ Das Amt des Präsidenten der Nationalbahn-Kontrollkommission legte Bleuler bereits am 25. August 1877 nieder, wobei er sich auf seine inzwischen erneut erfolgte Wahl in den Verwaltungsrat der Nationalbahn berief bzw. auf die Unvereinbarkeit der beiden Ämter (Stadtratsprotokoll vom 25. August 1877, Band 146, S. 733).

Ausnahme. Namentlich neugegründete Unternehmen wie etwa 1871 die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik kämpften vergeblich ums Überleben. Bei den schweizerischen Eisenbahngesellschaften wurde die allgemeine Krisis offenbar, als sich die selbstherrliche Nordostbahn-Gesellschaft 1876 ausserstande sah, den vielfachen Bauverpflichtungen nachzukommen, die sie im Laufe der Siebzigerjahre eingegangen war.

Vor solch düsterem Hintergrund war es alles andere als selbstverständlich, dass es im Frühjahr 1877 doch gelang, den Rest des 9-Millionen-Anleihens der Nationalbahn unterzubringen²⁵¹ und somit den Bau der Strecke Winterthur–Zofingen zu sichern, allerdings auf Kosten der letzten Kräfte dieser beiden Orte. Ausserdem waren damit die Probleme der Sorgenbahn bei Weitem nicht gelöst. In welcher verzweifelter Lage sie sich bereits befand, als im Winterthurer Stadthaus Salomon Bleuler das Kommando an Dr. Weinmann abtrat, umreisst der nun schon entmutigte Theodor Ziegler in seiner «Familienchronik»:

«Wieder ein Jahr dahin des Bangens, des Kampfes, des Zweifels, und keine Lösung in Sicht. Der Ausbau Winterthur–Zofingen–Aarau scheint gesichert, nachdem Winterthur und Zofingen, ungern genug, auch noch das von ihnen verbürgte Obligationenkapital, das sonst nicht mehr anzubringen war, selbst gezeichnet haben. Aber schon drückt der Misskredit diese beiden Stützen. Die Städte finden nur mit Mühe das nötige Geld, und ihre Kräfte wie ihr guter Wille sind erschöpft.»

«Und was soll aus der Sache werden, wenn die Mittel trotz aller Berechnungen vom Frühjahr 1876 doch wieder nicht langens, und dem scheint so zu sein. Oder wenn die Bauperiode zu Ende und der Betrieb nicht imstande ist, die Obligationenverzinsung zu decken? Und es besteht gar kein Zweifel, dass wir in diese Lage kommen werden, wenn nicht Seebach–Zürich die Rettung bringt.»

«Wie aber in so bitterböser Zeit und da alles darnieder liegt, die Nationalbahn-Gemeinden insbesondere tief erschöpft und apathisch geworden sind, diesen Ausbau von 3 ½ Millionen sichern, und so rasch

²⁵¹ Gemeindeprotokoll vom 8. April 1877, Band 9, S. 587; Landbote vom 10. April 1877.

sichern, dass die Katastrophe vermieden wird? Ich wage nicht, diese Frage zu beantworten.»

«Am Samstag (den 19. Mai) war ich in Aarburg mit den Bernern zusammen, um über die Fortsetzung Zofingen–Lyss zu beraten. Die Linie gefällt mir nicht, aber sie ist unentbehrlich, wenn wir uns nicht der Zentralbahn unter jeder Bedingung in die Arme werfen wollen. Auf die Frage, von woher das Geld zum Bau nehmen, sind wir alle die Antwort schuldig geblieben. Die Hälfte des Bedarfes ist in Aktien aufzubringen, die andere in Obligationen überhaupt nicht zu haben, wenn nicht Nationalbahn vermöge Seebach–Zürich und Bern–Jura-Bahn vermöge ihrer Verbindung mit den französischen Bahnen vorher prosperieren.»

«Seebach–Zürich also die einzige und schwache Hoffnung, das Ganze zu einem leidlichen und für meine Vaterstadt, welche ich über alles liebe und welche ich so weit geführt habe, befriedigenden Ziele zu bringen. Übers Jahr wird vermutlich nicht mehr zu fragen sein. Dann ist mein und des Unternehmens Schicksal entschieden.»

«Was nützt mir die Katastrophe, welche über die alten Bahnen, vorher als ich selbst es vorausgesehen, eingebrochen ist? Das Kapital entzieht sich den jungen Bahnen und speziell der Nationalbahn nur umso beharrlicher. Es gibt keine Unternehmung, welche zahlreichere und beharrlichere Feinde besässe.»²⁵²

Nach Ludwig Forrers Urteil beging die Stadt Winterthur in ihrer Bahnpolitik den grössten Fehler, indem sie auf dem Bau der zweiten Sektion der Nationalbahn beharrte, obwohl die Fortsetzung Zofingen–Lyss immer unwahrscheinlicher wurde.²⁵³ Dieser Vorwurf trifft nicht zuletzt Bleuler²⁵⁴, in dessen Amtszeit als Stadtpräsident die Strecke Winterthur–Zofingen zur Hauptsache gebaut wurde und dessen

²⁵² Theodor Ziegler: Familienchronik, am 21. Mai 1877 (Pfingstmontag).

²⁵³ Forrer, S. 4; Sträuli, S. 35.

²⁵⁴ Das Verhältnis zwischen Bleuler und Forrer war kein erfreuliches. Bleuler hat zwar Forrers Nationalratskandidatur sowohl im Januar/Februar 1873 als auch im Dezember 1874 im «Landboten» loyal unterstützt, äusserte sich aber lange gegenüber wenig schmeichelhaft über «den jungen Herrn» (Briefe vom 25. Dezember 1873 und 9./10. Februar 1874). Rivalität beherrschte die beiden auch im Konsumverein. So sollen sie sich bei den Vorstandssitzungen möglichst aus dem Weg gegangen sein (nach einer freundlichen Mitteilung von Robert Wipf).

Einsatz es zu verdanken war, dass Winterthur mit der Übernahme der restlichen Nationalbahn-Obligationen noch einmal die rettende Hand bot.

Wohl hätte Bleuler während zweier Jahre in der Lage sein müssen, als Träger des einflussreichsten Amtes der Stadt Winterthur deren Eisenbahnpolitik zu steuern. Doch es gilt einzuschränken: Der Kurs dieser Politik war recht genau vorgezeichnet, und Bleuler besass wenig Bewegungsfreiheit. Er war ein Schachspieler, der eine Partie zu Ende spielen sollte, die Theodor Ziegler und, vor und mit diesem, Johann Jakob Sulzer eröffnet hatten. Es gab im Winterthurer Stadthaus keine eigentliche «Ära Bleuler», sowenig es anschliessend eine «Ära Weinmann» gegeben hat. Beiden Männern war es nicht vergönnt, wesentliche eigene Akzente zu setzen, beide waren in der entscheidend wichtigen Bahnpolitik blosse, wenn auch willige Vollstrecker. Was Bleuler betrifft: Eine neue Bahnpolitik zu entwickeln, lag weder in der Absicht des nachträglichen Mitläufers, der sich im Verlaufe seines Stadtschreiber-Jahres vom Zieglerschen Optimismus hatte blenden lassen, noch schien dies klug zu einem Zeitpunkt, da man den gewichtigen Teil der Schwierigkeiten gemeistert zu haben glaubte. Stillstand oder gar Rückzug drohten das bereits Erreichte zu gefährden, Durchhalten und Vollenden boten dagegen die allerdings immer vager werdende Hoffnung auf ein zufriedenstellendes Ende.

Der Rahmen dieser Arbeit erlaubt keine detaillierte Darstellung von Bleulers präsidialem Wirken. An einem wesentlichen Beispiel nur soll gezeigt werden, wie Handeln und Entscheiden des Stadtpräsidenten Bleuler durch die Politik seines Vorgängers im Amte und allerdings auch durch seine eigene Arbeit als Stadtschreiber eingeengt waren:

Die verhängnisvolle Garantie-Erklärung für das Neun-Millionen-Anleihen der Schweizerischen Nationalbahn, die Grundlage der Vier-Städte-Garantie, ist am 28. September 1875 vom damaligen Präsidenten des Winterthurer Stadtrates, Salomon Bleuler-Hausheer, unterzeichnet worden.²⁵⁵ Diese Tatsache hat viel dazu beigetragen, dass man ein paar Jahre später, als das Unglück über die Eulach-Stadt

²⁵⁵ Aktensammlung, S. 6 f.

hereinbrach, in der Person Bleulers vielerorts den kapitalen Sündenbock sah. Was Bleuler indessen 1875 vollzog, war bereits anderthalb Jahre früher von Theodor Ziegler eingefädelt worden. «Ziegler arbeitet an einem Schuldenbund der vier Städte Winterthur, Zofingen, Lenzburg und Baden, die zusammen ein Vermögen von 18 Millionen und ein Steuerkapital von 180 Millionen repräsentieren»²⁵⁶, hatte Stadtschreiber Bleuler im April 1874 nach Marburg berichtet. Und rund zwei Monate später wiederholte er: «Für Winterthur–Zofingen müssen wir noch 250 000 Franken (Aktienkapital) aufbringen und das Obligationenkapital herschaffen. Ersteres sollen Winterthur und Zofingen zahlen, für letzteres will Ziegler ein Solidarhaftkonsortium von Winterthur, Zofingen, Baden und Lenzburg (Kapital- und Zinsgarantie) herstellen.»²⁵⁷ Der zweimalige ausdrückliche Hinweis auf Theodor Ziegler ist umso bemerkenswerter, als es sonst nicht Bleulers Art war, Lange gegenüber die Leistungen anderer in den Vordergrund zu stellen. Wenn er es hier dennoch tat, dann wohl nur, weil das Garantie-Anleihen tatsächlich Zieglers Idee und Plan war und Ziegler sein Anliegen auch eigenhändig zu verwirklichen trachtete.²⁵⁸

Als dann die betreffende Vorlage der Winterthurer Gemeindeversammlung unterbreitet werden konnte, bestimmte der Stadtrat allerdings den Schreiber Bleuler zum Referenten.²⁵⁹ Nach Bleulers eigenem, recht aufgeschlossenem Versammlungsbericht im «Landboten»²⁶⁰ hielt er sich selbst in der dem Referat folgenden Diskussion eher zurück und überliess es seinem Schwager, dem Regierungsrat Gottlieb

²⁵⁶ Bleuler an Lange, am 28. April 1874 («Schuldenbund» von Bleuler gesperrt).

²⁵⁷ Bleuler an Lange, am 21. Juli 1874.

²⁵⁸ Nach Sträuli, S. 51, soll Dr. Sulzer im Februar 1873 als Stadtpräsident zurückgetreten sein, «weil seinem Verlangen, dass alle Gemeinden, nicht nur die vier Städte Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen, für das Obligationenkapital von 9 Millionen Franken haften sollten, nicht entsprochen wurde». Diese Begründung, Sträuli beruft sich auf Sulzer-Steiner, erscheint mir fragwürdig, da im Frühjahr 1873 überhaupt erst die Trasseeführung der neuen Linie im Gespräch und somit alles im Fluss war. Falls Sträuli aber recht hat, deutet dies umso klarer auf Zieglers Urheberchaft am später verwirklichten Garantiemodus.

²⁵⁹ Stadtratsprotokoll vom 5. September 1874, Band 144, S. 515. Bleulers erläuterndes Referat in der Gemeindeversammlung trug ebenfalls dazu bei, dass in der Öffentlichkeit vor allem sein Name mit dem Garantieranleihen verknüpft war.

²⁶⁰ Landbote vom 17. und 18. September 1874.

Ziegler, «die Batterien des opponierenden ‹Reitergenerals› Rieter zu demontieren». Dies geschah aber wohl aus taktischen Gründen – die Fürsprache des Vertreters der Zürcher Regierung war dem Antrag des Stadtrates dienlicher – und nicht, weil Bleuler irgendwelche Bedenken trug. Welche Gefahr das Garantieverprechen für Winterthur in sich barg, sah Bleuler damals nicht, hatte er doch wenig früher im Zusammenhang mit der Garantieerklärung für die Tösstalbahn als Berichterstatter seiner Zeitung folgende leichtfertige Wendung gewählt: «Dass bei der erwähnten Garantie nichts zu riskieren (ist) und die Stadt Winterthur diesen Bürgerschaftsdienst der Bahngesellschaft ohne alles Bedenken erweisen kann, liegt auf der Hand.»²⁶¹

Als anderthalb Jahre später die liberale Opposition unter der Führung Sulzer-Steiners die ganze Tragweite der von der Stadt eingegangenen Verpflichtungen aufzeigte, war es, obwohl das garantierte Obligationenkapital seinem Bauzweck noch nicht zugeführt worden war, zu spät. Man hatte, durch die dauernde Hetzkampagne der Nationalbahn-Gegner, in Winterthur verlernt, glaubwürdige Menetekel von böswilliger Lügenpropaganda zu unterscheiden. Zudem hätte ein Baustopp zu diesem Zeitpunkt die Demokraten mehr als nur das Gesicht verlieren lassen. So blieben die meisten Winterthurer Gefangene des eigenen Optimismus. Und selbst die Zweifler – zu denen wir Bleuler spätestens 1876 wieder rechnen dürfen – waren der Ansicht, es gelte für die Stadt, «ein gegebenes Wort mannhaft einzulösen»²⁶², und befolgten die Durchhalteparole.

²⁶¹ Landbote vom 30. Mai 1874 (es ist allerdings denkbar, dass Bleuler diese Wendung wörtlich vom damals referierenden Stadtrat Blatter übernahm).

²⁶² So Kommandant Schächli an der Gemeindeversammlung vom 23. April 1876; Landbote vom 26. April 1876; Forrer, S. 5.

IV. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Zusammenfassend können wir recht eindeutig vier Perioden in Salomon Bleulers Einstellung zu den Winterthurer Eisenbahnbestrebungen unterscheiden:

- 1) Am Ende der Sechziger- und zur Zeit der frühesten Siebzigerjahre nahm Bleuler gegenüber den kühnen Ideen der Alt-Winterthurer Sulzer und Ziegler eine differenzierende und realistische Stellung ein; man kann seine Anteilnahme als «engagierte Zurückhaltung» einstufen: Obschon Bleuler an der Seite seiner politischen Freunde mittat, liess er sich von deren Plänen nicht bestricken. Verkehrspolitik zu betreiben war für ihn eine Aufgabe unter vielen, wenn er auch zugestand, dass die Beseitigung der Vorherrschaft der Nordostbahn als eines Relikts des «Systems» für die demokratische Sache eine Notwendigkeit darstellte.
- 2) Als die Winterthurer Pläne nach Verwirklichung strebten und immer machtvoller und beherrschender das Denken der Öffentlichkeit in ihren Bann zu schlagen begannen, führte dies im Jahre 1872 zunächst zu einer eigentlichen Verärgerung Bleulers, dem Bildungs- und Sozialpolitik näherlagen. Als Regisseur der Demokraten erlebte er zudem mit Unmut, wie durch Lokalinteressen ausgelöste Kämpfe um Trasseefragen politische und persönliche Freundschaften zerstörten und die Einheit der Bewegung in Frage stellten.
- 3) Durch Sulzers Rücktritt im Frühjahr 1873 entstand in Winterthur ein lokalpolitisches Vakuum, das Theodor Ziegler nicht genügend auszufüllen vermochte. Dadurch entflammte Bleulers Eifer, sich den Belangen seiner Wohngemeinde vermehrt zu widmen. Seine Einstellung zu den Bahnfragen blieb in der Folge von seinem neuen Tätigkeitsbereich nicht unberührt, seine Distanziertheit musste schwinden, denn Gemeindepolitik treiben hiess in Winterthur, je länger je mehr, Bahnpolitik treiben, weil die zentralen Probleme der Stadt tatsächlich mit ihren vielfältigen Bahnengagements zusammenhingen.

- 4) Die Integration Bleulers ins Lager der Winterthurer Eisenbahnstrategen kam 1874 nach Bleulers Eintritt in die Stadtverwaltung zum Abschluss. Die Würde eines Verwaltungsrates der Nationalbahn, die Ämter des Stadtschreibers und Stadtpräsidenten stempelten ihn zu einem Exponenten der Winterthurer Bestrebungen und machten ihn schliesslich zum wesentlichen Förderer des unglücklichen Projektes Winterthur–Zofingen.

Der Umstand, dass Bleuler etwa vom Sommer 1871 bis zur Mitte des Jahres 1873 für die Winterthurer Eisenbahnpolitik wenig übrig hatte, lässt uns ein Unrecht begehen, wenn wir ihn in die vorderste Reihe der Winterthurer Eisenbahnleute stellen. Leuten wie Dr. Sulzer, Theodor Ziegler, Huggenberg und Blatter gebührt diesbezüglich mehr Ehre – und Tadel. Derselbe Umstand aber bedingt andererseits, dass Bleulers «Verdienste» um das Winterthurer Bahnnetz sich zur Hauptsache an das Zustandekommen der Westsektion der Nationalbahn knüpfen, jener Linie also, die schliesslich fast das ganze mühsam aufgebaute Netz in Gefahr brachte, indem sie das Gespenst der Insolvenz über der Stadt Winterthur heraufbeschwor.

Bleuler oder einem der anderen massgeblichen Winterthurer Politiker im Zusammenhang mit dem Nationalbahn-Bau unerklärliche Verblendung, Leichtsinn oder gar Verantwortungslosigkeit vorzuwerfen, ist jedoch verfehlt. Zwar wird in der recht umfangreichen Literatur, die sich seit 1878 um die Nationalbahn und ihr wenig glanzvolles Ende gerankt hat, ohne Ausnahme der Standpunkt vertreten, es hätten die Demokraten den Sinn für die Wirklichkeit verloren und sich aus politischen Überlegungen heraus in hybrider Kampfeslust auf ein Unternehmen eingelassen, das aus wirtschaftlichen Gründen zwangsläufig scheiterte. Diese Stimmen sind indessen als *vaticinationes ex eventu* zu werten: Das Unternehmen war nicht lebensfähig gewesen, weil es zugrundegang. Vergessen wir aber nicht, dass andere Bahnen anfänglich ebenfalls in Krisenlagen gerieten, die sie erst im Laufe der Zeit und, wie im Falle der Bern–Luzern-Bahn oder der Jurabahnen, mit zusätzlicher kantonaler bzw. eidgenössischer Hilfe zu meistern vermochten. In Wirklichkeit war die Nationalbahn nicht von vornherein ohne Aussicht auf ein Gelingen. Bestimmt wurde sie, wie so

viele andere mehr oder weniger gleichzeitig entstehende Bahnen, zu früh gebaut. Und es sei eingeräumt, dass dem Unternehmen selbst der Bau der dritten Sektion (Zofingen–Lyss) nicht jenen «internationalen» Charakter verliehen hätte, von dem man in Winterthur und zum Teil im Aargau einst träumte. Immerhin wäre von der geplanten Erweiterung des Schienennetzes und vom Anschluss an das Westbahnnetz eine Verbesserung der Betriebsergebnisse zu erwarten gewesen. Günstige Auswirkungen auf die unbefriedigende Personenfrequenz liess speziell auch die projektierte Ergänzungsstrecke Seebach–Zürich erhoffen, die der hauptsächlich defizitären Teilstrecke Baden–Winterthur neue Impulse gegeben hätte.

Jedenfalls ist klarzustellen, dass das Scheitern der Nationalbahn nicht allein auf Fehler im Konzept oder gar auf solche des Managements²⁶³ zurückzuführen ist. Zwar ist es angesichts der enttäuschenden Betriebsergebnisse überspitzt, das Fiasko des Unternehmens als eigentlichen «Rufmord» zu erklären. Dennoch steht fest: Die Drohung Nationalbahn löste Gegenkräfte aus, denen die Initianten und Freunde der Bahn auf die Dauer nicht gewachsen waren. In selbstbewusster Manier hatten die politisch siegreichen Demokraten einen Kampf aufs Messer im wirtschaftlichen Bereich angekündigt – durften sie sich wundern, wenn der attackierte Gegner mit vernichtender Härte zurückschlug? Das Trommelfeuer feindlicher Kritik, dem die verfehlmte Konkurrenzbahn sich ausgesetzt sah, beeinträchtigte ihre Finanzierung von Anfang an und führte zu einem ungesunden Verhältnis zwischen eigenen und fremden Mitteln.²⁶⁴ Hochverzinsliche

²⁶³ Gublers Vorwürfe (S. 56 und 127), als Anwalt sei Ziegler für das Amt eines Bahndirektors ungeeignet gewesen und an der Spitze der Nationalbahn hätten eben bloss Politiker, nicht Fachleute gestanden, überzeugen mich nicht. N.O.B.-Direktor Eugen Eschers Werdegang lässt manche Parallelen zu demjenigen von Theodor Ziegler zu; Eduard Bühler-Egg, Bankier Offenhäuser u. a. waren Unternehmerköpfe, die grundsätzlich auch etwa im Verwaltungsrat der Nordostbahn gute Figur gemacht hätten.

²⁶⁴ Dem Aktienkapital von Fr. 14 500 000.– stand ein Anleihenkapital von Fr. 17 364 000.– gegenüber. Ungünstigere Verhältnisse wiesen von den bedeutenderen Bahngesellschaften nur die Nordostbahn, die Centralbahn und die Suisse Occidentale aus (cf. Kessler, S. 107), die aber dank ihrer privilegierten Stellung und aufgrund der hinter ihnen stehenden Kräfte die Ungunst der Finanzwelt weniger zu fürchten hatten als die verrufene Nationalbahn.

Überbrückungskredite kamen hinzu, als es der Gegenpropaganda gelang, der Nationalbahn freundlich gesinnte Gemeinden in zahlungsunwillige zu verwandeln. Auch die kostspieligen Prozesse, die das junge Unternehmen zu führen gezwungen wurde, und die Schikanen²⁶⁵, deren es sich zu erwehren hatte, zerrten am Lebensnerv. Entscheidend aber war wohl doch, dass es den Gegnern gelang, die Nationalbahn für tot zu erklären, ehe sie überhaupt richtig existierte. Die ungenügenden ersten Betriebsergebnisse bestätigten alle Cassandra-rufe, und so machte sich bei den beteiligten Kommunen Mutlosigkeit breit zu einer Zeit, da allenfalls noch gemeinschaftliches Einstehen Erfolg versprochen hätte.

Was die tragende Idee der «Volksbahn» betrifft, die dem Unternehmen gleichsam Pate stand, erwies sich also, was bereits die Ereignisse des «Dettenbergkriegs» gezeigt hatten: Die ideelle Basis war zu schmal. Man war entlang der Nationalbahnstrecke bei Weitem nicht überall bereit gewesen, bedeutende Opfer zu bringen, um diese «Volksbahn» zu verwirklichen; und man war es noch viel weniger zur Stunde, da man sie hätte retten müssen. Dass der Betrieb der neuen Bahn auch nach dem Fall der Nationalbahn-Gesellschaft auf irgendeine Weise weitergeführt würde, konnte man sich ausrechnen. Für die Übernahme durch den Bund, auf die man da und dort hoffte, war die Zeit allerdings noch nicht reif genug.

Auch Bleuler befürwortete die Verstaatlichung der Eisenbahnen²⁶⁶, und zwar nicht erst als ultima ratio angesichts der kriselnden Nationalbahn. Er hatte den Gedanken – diesbezüglich ganz auf der Berner Stämpfli-Linie²⁶⁷ – schon vor Jahren vertreten²⁶⁸ und mit dafür gesorgt, dass er als Postulat im demokratischen Programm des Jahres 1875 erschien.²⁶⁹ Der Glaube, dass die Eidgenossenschaft früher oder später die Schweizer Eisenbahnlinien übernehmen werde, mochte Bleuler zur Beruhigung reichen, als sich die Stadt Winterthur auch während

²⁶⁵ Gubler, S. 67, 90–92, 94 f.

²⁶⁶ Landbote vom 15. April 1877.

²⁶⁷ Die Bekanntschaft Bleulers mit Stämpfli geht aufs Jahr 1858 zurück, als sie gemeinsam die «Männerhelvetia» gründeten.

²⁶⁸ Bleuler an Lange, am 16. Dezember 1874.

²⁶⁹ Landbote vom 14./15. Februar und 17. März 1875.

seiner Präsidentschaft mehr und mehr in ihre Bahnengagements verstrickte.

Albert Langes Biograph Ellissen verwendet für Bleuler das Attribut «dämonisch».²⁷⁰ Er tut es beiläufig, ohne diese «Dämonie» Bleulers näher zu charakterisieren. Die Bemerkung zielt vielleicht auf den ehemaligen Pfarrherrn, der sich selbst Sozialist nannte, vielleicht auch auf den Mann, der auf Laienbühnen recht überzeugend als Shylock und Franz Moor dilettierte. Richtig ist sie allerdings nur, wenn wir sie so verstehen, dass Bleuler von einem ungeheuren Drang besessen war, überall mitzugestalten. Dauernd und auf mannigfachen Gebieten war er auf der Suche nach der Bestätigung seines Ichs, wobei ihn seine unglaubliche Arbeitskraft nur selten im Stich liess. Gewohnt, von Seiten der politischen Gegner jegliche Schmähung zu erdulden, sprach er auf Kritik aus der eigenen Reihe äusserst empfindlich an. Als Illustrationsbeispiel mag der Vorfall dienen, der zu Bleulers Rücktritt aus dem Kantonsrat geführt hat: Im Frühjahr 1879 sprach Bleuler an einer gemeinsamen Veranstaltung des Grütlivereins und des Arbeitervereins Töss als Co-Referent gegen die geplante Verstaatlichung des Getreidehandels, blieb aber mit seiner Ansicht nahezu allein und musste zusätzlich einige scharfe Seitenhiebe Herman Greulichs einstecken, der ebenfalls an der Versammlung teilnahm. Im Anschluss an dieses Vorkommnis stellte Bleuler sein Mandat im Kantonsrat zur Verfügung.²⁷¹

Bleulers Habitus lässt auf ein zyklisches Temperament schliessen, vor allem die Briefe an Lange bestätigen die Vermutung. So sind ihm depressive Phasen nicht unbekannt, Zeiten, da er von Rücktritt, Geschäftsaufgabe und sogar von Auswanderung sprach.²⁷² Anlass zu diesen «melancholischen» Anfällen bot zumeist die Politik: Irgendwelche Versäumnisse oder Quertreibereien im demokratischen Lager kränkten ihn, der vor Wahlen und Abstimmungen immer wieder die «kantonale Kutsche zu führen» hatte, besonders. Seine schillernde Persönlichkeit verfügte nicht über die natürliche Autorität eines Man-

²⁷⁰ Ellissen, S. 152.

²⁷¹ Schneider, S. 45 f.; Scheuchzer, S. 348.

²⁷² Als Beispiele die Briefe vom 31. Januar 1871 (an Scheuchzer), 22. Juni 1872 (an Lange), 31. Juli 1872 (an Scheuchzer), 23. Juni 1874 (an Rüegg), 20. September 1885 (an Frau Pfarrer Härdi).

nes vom Schlage Sulzers; deshalb war er auch nie die überzeugende oder gar charismatische Führerfigur. Bleuler war der Unentbehrliche, wenn es galt, Ideen und Anregungen in die politische Wirklichkeit umzusetzen, Generalstabsarbeit zu leisten in zähen Auseinandersetzungen. Sein nimmermüder Einsatz, seine Kunst, jeder Lage das Beste abzugewinnen, sowie seine persönliche Waffe, über die er mit dem «Landboten» verfügte, machten ihn zum Mann der politischen Praxis. Sein Flair für das politisch Erreichbare war dem seiner Freunde von der demokratischen Bewegung überlegen, als Arbeitertribun und Presseemann wusste er bezüglich der Stimmung im «Volk» stets treffend Bescheid. Gerade die exakte Kenntnis in Bezug auf die Winterthurer Volksstimmung trug, wie wir gesehen haben, dazu bei, dass sich Bleulers ursprünglich scharfer Blick für die Möglichkeiten der Nationalbahn trübte.

Bleuler hat dafür hart büßen müssen. Zu hart, wenn man seine Bedeutung für die 1869er-Verfassung und seine andern vielfältigen Verdienste in Betracht zieht. Es ist allerdings zu beachten:

Die politischen Selbständigkeitsbestrebungen der Winterthurer Arbeiterschaft setzten im Winter 1883/84 neu ein²⁷³, und es begann sich ein Zerfall der Bleulerschen «Hausmacht» innerhalb der demokratischen Bewegung abzuzeichnen. Da Bleuler bereits bei den Nationalratswahlen der Jahre 1878 und 1881 das absolute Mehr eher knapp erreicht hatte²⁷⁴, war sein Mandat für den Herbst 1884 keineswegs gesichert. Vielleicht hat somit Gustav Vogts Provokation den Prozess der politischen Isolierung nur abgekürzt. Dennoch, das Drum und Dran beim Ende seiner politischen Karriere war für Bleuler ein Schlag, von dem er sich nicht wieder erholte, und als rund ein Jahr nach Vogts Racheakt Bleulers Frau Aline starb, ging es mit der Widerstandskraft des alten Kämpfers rasch zu Ende. Die Monate bis zu seinem Tod am 12. Februar 1886 verbrachte er mehrheitlich in Bitterkeit und Melancholie.²⁷⁵

Vor seinem Tod bemühte sich Bleuler nach Kräften, den finanziellen Schaden wieder gutzumachen, den er mitverschuldet hatte: Dem

²⁷³ Schneider, S. 53 f.

²⁷⁴ Landbote vom 30. Oktober 1878 und 1. November 1881.

²⁷⁵ Scheuchzer, S. 414–428.

Kreditverein, welcher der Not leidenden Stadt Winterthur zu Hilfe kam, stellte er insgesamt 40 000 Franken zur Verfügung²⁷⁶ und zählte damit zu den grossherzigsten Gönnern; einen ebenso hohen Betrag vermachte er der Stadt Winterthur testamentarisch.²⁷⁷ Eine Schuldanerkennung im Sinne der Vogtschen Anschuldigungen kam für ihn jedoch – zu Recht – nie in Frage.

Das Nationalbahn-Fiasko darf auch nicht isoliert betrachtet werden. Es bildet den letzten Abschnitt einer dynamisch-kühnen Wirtschaftspolitik, welche die Stadt Winterthur zu einem der bedeutendsten schweizerischen Eisenbahnknotenpunkte werden liess. Dass dies ohne wesentliche Opfer geschehen konnte, war nicht zu erwarten.

Nicht umsonst geführt wurde schliesslich auch der Kampf gegen die Nordostbahn. Die Reihe der Bauverpflichtungen²⁷⁸, die diese Bahngesellschaft als Abwehrmassnahme gegen die schwungvolle Winterthurer Eisenbahnpolitik eingehen musste, brachte sie in Nöte und im Zusammenhang mit der allgemeinen Eisenbahnkrisis der zweiten Hälfte der Siebzigerjahre an den Rand des Bankrotts;²⁷⁹ und wenn die Nordostbahn auch zuletzt die Nationalbahn-Anlagen zu einem Bruchteil der Entstehungskosten übernehmen und somit nach aussen triumphieren durfte, so galt doch, was Bleuler seinem Freund Lange optimistisch bereits im Jahre 1875 geschrieben hatte: «Die Zeit der achtprozentigen Eisenbahnbarone (liegt) hinter uns.»²⁸⁰ Die Nationalbahn hat als kurzlebiges Faktum, weit mehr allerdings als Idee dazu beigetragen.

²⁷⁶ Protokoll des Kreditvereins, S. 5 ff. und S. 41.

²⁷⁷ Bleulers Testament ist abgedruckt bei Scheuchzer, S. 417 ff. Unter anderem wurden aus dem Bleulerschen Legat, über dessen Verwendung der Stadtrat völlig freies Verfügungsrecht besass, die Umbaukosten der Orgel in der Stadtkirche bestritten. Cf. Evangelische Kirchenpflege an den Stadtrat Winterthur, am 1. und 8. Juli 1887 (StAW: Kirchenwesen, Orgeln II B 23 h 1); freundlicher Hinweis des Stadtarchivars Dr. Häberle.

²⁷⁸ Winterthur–Waldshut; Effretikon–Wetzikon–Hinwil; Bülach–Baden; Schaffhausen–Etzwil; Bülach–Eglisau–Schaffhausen; Rechtsufrige Zürichseebahn.

²⁷⁹ Stadtratsprotokolle vom 22. September, 10. und 17. Oktober 1877, Band 147, S. 40, 80, 91 ff.; Brugger, S. 85; Kessler, S. 91 und 152 f.; Gagliardi, S. 620.

²⁸⁰ Bleuler an Lange, am 11./13. März 1875.

V. QUELLEN UND LITERATUR [unveränderter Stand von 1973]

Vereinzelt benutzte Quellen stehen mit Angabe des Standortes und der Signatur in den Anmerkungen.

1. Ungedruckte Quellen

Staatsarchiv des Kantons Zürich:

Protokolle des Grossen Rates des Kantons Zürich.

Protokolle des Zürcher Kantonsrates (zit. Kantonsratsprotokolle).

Protokolle des Regierungsrats des Kantons Zürich (zit. Regierungsratsprotokolle).

Zentralbibliothek Zürich:

Salomon Bleuler an Jakob Dubs, 19 Briefe (MS Z I 135).

Salomon Bleuler an Reinhold Rüegg, 4 Briefe, 1 Karte
(MS Z II 402).

Salomon Bleuler an Salomon Vögelin, 5 Briefe (MB T 311/16).

Salomon Bleuler an Präsident Konrad Meier in Winkel bei Bülach
(sowie evtl. an weitere Adressaten), 4 Briefe (MS Z II 361).

Salomon Bleuler an die Stadtbibliothek Zürich, 1 Brief
(MS Briefsammlung 22).

Salomon Bleuler: 7 Gedichte (MS P 6429 a la).

Stadtarchiv Winterthur (StAW):

Protokolle der politischen Gemeinde Winterthur (zit.: Gemeindeprotokoll).

Protokolle des Stadtrats Winterthur (zit.: Stadtratsprotokoll).

Protokolle der Winterthurer Eisenbahnkommission 1867–1873
(zit.: Protokoll der Eisenbahnkommission).

Protokolle der Rechnungsprüfungskommission der Gemeinde Winterthur (zit.: Protokolle der Rechnungsprüfungskommission).

Protokolle des Handwerker- und Gewerbevereins für Winterthur und Umgebung 1874–1887.

Protokolle des Kreditvereins.
Verzeichnis der Neubürger 1834–1875.
Protokolle des Gründungskomitees der Tösstalbahn.
Protokoll der konstituierenden Sitzung
der Tösstalbahn-Gesellschaft.
Protokolle der Generalversammlung der Tösstalbahn-Gesellschaft.
Verzeichnis der Aktionäre der Tösstalbahn.
Protokolle des Gründungskomitees der Kempttalbahn.

Stadtbibliothek Winterthur (StBW):

Salomon Bleuler an Friedrich Albert Lange, 65 Briefe
(MS Fol. 670/1).

Salomon Bleuler an Frau Dr. Lange, 2 Briefe (ibidem).

Salomon Bleuler an Friedrich Scheuchzer, 1 Brief (ibidem).

Die obenstehenden Briefe sind Photokopien. Die Originale befinden sich in der Stadtbibliothek Duisburg BRD. 56 der insgesamt 68 Briefe sind auszugsweise oder ganz abgedruckt bei Scheuchzer: Salomon Bleuler.

Salomon Bleuler an Rudolf Geilinger (Dep. MK 112/2).

Salomon Bleuler an Karl Alfred Ernst (Dep. HAV 69/3).

Salomon Bleuler an das Musikkollegium Winterthur
(Dep. MK 272/6).

Salomon Bleuler an unbekannt, 2 Briefe (Autogrammsammlung).

Gottlieb Ziegler an Friedrich Albert Lange, 3 Briefe
(MS Fol. 670/13).

Theodor Ziegler an Friedrich Imhoof-Blumer, 4 Briefe (NI/ 1/2
und MS Fol. 474/12).

Theodor Ziegler: Referat über den Artikel 26 der Verfassung
von 1868 (MS Fol. 554/3).

Theodor Ziegler: Familienchronik.

Jakob Heinrich Sulzer-Steiner: Ansprache an die Gemeinde
Winterthur 1876 (MS 40 308).

Friedrich Autenheimer: Von Friedrich Autenheimer unterstützte
oder veranlasste Initiativen (betr. Diskussion Nationalbahn)
1876/80 (MS Fol. 558/1)

Akten betr. Schweizerische Nationalbahn-Gesellschaft 1875–1879
(MS Fol. 441 /2).

Verzeichnis von Aktionären der Nordostbahn-Gesellschaft
1853–1904 (MS Fol. 387).

Grundbuchamt Winterthur:

Grundprotokolle der Stadt Winterthur. [Seit 2002: Staatsarchiv
Zürich.]

Im Besitz des Nachbarschaftsvereins Metzggasse:

Honoranzenbuch des Nachbarschaftsvereins Metzggasse (zit.: Hono-
ranzenbuch).

Protokolle des Nachbarschaftsvereins Metzggasse.

Hermann Huber: Lasst hören aus alter Zeit aus der Nachbarschaft
Metzggasse.

2. Gedruckte Quellen

Aktensammlung: cf. Stadtrat Winterthur.

Anträge des Stadtrates Winterthur an die Versammlung der politi-
schen Gemeinde Winterthur.

Bader, Johann Friedrich, Bühler-Egg, J. Ernst-Kronauer, H. Rothpletz,
Johann Jakob Weber: Entgegnung der Prüfungskommission für das
Eisenbahnprojekt Winterthur–Waldshut auf die Angriffe des Herrn
Ingenieur Koller. Winterthur 1870.

Bader, Johann Friedrich, und Theodor Ziegler: Das Eisenbahnprojekt
Winterthur–Waldshut. (Winterthur) 1870.

(Bärlocher, Albert): Schlussbericht der Zwangsliquidation der Schwei-
zerischen Nationalbahn-Gesellschaft an den hohen schweizerischen
Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung. St. Gallen 1881
(zit.: Schlussbericht).

Bericht der für Untersuchung der Finanzlage der Garantiestädte für
das Nationalbahn-Anleihen von 9 Millionen ernannten Experten-
kommission an den hohen Bundesrat. 15. Oktober 1883. Abge-

- druckt im «Schweizerischen Bundesblatt», Nr. 54 vom 7. November 1883, S. 241–318 (zit.: Bericht der Expertenkommission).
- Bericht und Voranschlag über die Baukosten und den voraussichtlichen Ertrag der Eisenbahn Winterthur–Singen–Kreuzlingen (Konstanz). Winterthur, 28. Januar 1873.
- Bühler, Adolf, und Heinrich Sulzer-Steiner: Weitere Betrachtungen über die Nationalbahnfrage. Winterthur 1876.
- Bundesbeschluss betreffend Darleihen an die Kantone Zürich und Aargau, 21. Dezember 1883. Abgedruckt im «Schweizerischen Bundesblatt», Nr. 66 vom 29. Dezember 1883, S. 1026–1028.
- Direktion, die, der Bahn Winterthur–Singen–Kreuzlingen an den Grossen Rat des Kantons Thurgau. Winterthur, 13. Februar 1873.
- Eckert, Georg (Hg.): Friedrich Albert Lange. Über Politik und Philosophie. Briefe und Zeitungsartikel 1862–1875, Duisburg 1968.
- Escher, Eugen: Lebenslauf in ruhigen und bewegten Zeiten, 1831–1898. Zürich 1967.
- Forrer, Ludwig: Den Freunden in Winterthur zum Neujahr. Votum in der Abendsitzung des Nationalrats vom 13. Dezember 1883.
- Gemeindeordnung der Stadt Winterthur vom 30. April 1873.
- Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahngesellschaft Winterthur–Singen–Kreuzlingen vom 14. März 1873. Motionen.
- Geschäftsordnung für den leitenden Ausschuss der Eisenbahngesellschaft Winterthur–Zofingen. Winterthur, 14. Februar 1874.
- (Lange, Friedrich Albert): Das Projekt einer Eisenbahn Winterthur–Waldshut. Eine Untersuchung ihrer Vorteile und ihrer mutmasslichen Rentabilität. Winterthur 1870.
- Lange, Friedrich Albert: Die Arbeiterfrage. Ihre Bedeutung für Gegenwart und Zukunft. 6. Auflage. Winterthur 1909.
- Revidierte Statuten der Tösstalbahn-Gesellschaft. Winterthur, 19. Juni 1873.
- Rüegg, Reinhold: Plaudereien. Feuilletonistische Blätter. Winterthur 1874.
- Stadtrat Winterthur (Hg.): Die Stadt Winterthur in ihrer Stellung zu den aargauischen Mitgarantiestädten Baden, Lenzburg, Zofingen

- betreffend des Neun-Millionen-Anleihens der Schweizerischen Nationalbahn. Winterthur 1883 (1. Teil) und 1885 (2. Teil) (zit.: Aktensammlung).
- Statuten der Eisenbahngesellschaft Winterthur–Zofingen. Antrag des Gründungskomitees. Winterthur 1873.
- Statuten der Eisenbahngesellschaft Winterthur–Zofingen. Beschluss der konstituierenden Generalversammlung der Aktionäre vom 27. August 1873. Winterthur 1873.
- Statuten der Tösstalbahn-Gesellschaft. Winterthur 1871.
- (Sulzer, Johann Jakob): Die Schweizerische Nationalbahn. (Bodan–Leman). S.l.e.d. Separatabzug aus dem «Landboten» vom 22. bis 25. September 1872.
- Sulzer-Steiner, Jakob Heinrich: Einige Betrachtungen über die Nationalbahnfrage. Winterthur 1876.
- Suter-Geiser, R.: Zur Nationalbahnfrage. Zofingen 1876.
- Umgeänderter Entwurf der Gemeindeordnung der Stadt Winterthur vom 7. Juli 1873.
- Weisungen des Stadtrates an die politische Gemeinde Winterthur.
- Ziegler Gottlieb: Meine Stellung und Tätigkeit als Vertreter der Regierung des Kantons Zürich im Verwaltungsrate der Schweizerischen Nordostbahn. Winterthur 1878.
- Ziegler, Theodor, u. a.: Aufruf an die Beteiligten bei der Kempttalbahn von Seiten des Gründungskomitees. Winterthur 1871.

3. Sekundärliteratur

- Bauer, Hans: Die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen. In: Thiessing René: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen, 1847–1947, Band 1. Frauenfeld 1947.
- Brugger, Max: Zürcherische Eisenbahnpolitik. Diss., Zürich 1909.
- Eisenbahnbeteiligungen, die bernischen, und ihre finanziellen Folgen. Bern 1875.
- Ellissen, O. Adolf: Friedrich Albert Lange. Eine Lebensbeschreibung. Leipzig 1891.

- Erinnerungsblatt zum Andenken an Oberst Rudolf Geilinger, Stadtpräsident von Winterthur, 1848–1911. Zürich 1911.
- Frei, Walter: Zur Geschichte der Glattalbahn. Blätter zur Heimatkunde und Geschichte von Uster, Heft 3. Uster 1956.
- Gagliardi, Ernst: Alfred Escher. Frauenfeld 1919.
- Ganz, Werner: Persönlichkeit und Zeitung. Rezension in der «Neuen Zürcher Zeitung» Nr. 1 vom 27. Dezember 1965.
- Ganz, Werner: Ludwig Forrer. In: Winterthurer Heimatblätter Nr. 3 vom 9. Februar 1945.
- Geiser Karl: Vierzig Jahre bernischer Eisenbahnpolitik. Bern 1892.
- Gilg, Peter: Die Entstehung der demokratischen Bewegung und die soziale Frage. Diss., Affoltern a. A. 1951.
- Gruner, Erich: Die Arbeiter in der Schweiz im 19. Jahrhundert. Soziale Lage, Organisation, Verhältnis zu Arbeitgeber und Staat. Bern 1966.
- Grütter-Minder, Max: Friedrich Autenheimer, 1821–1895, Mitbegründer und erster Direktor des Technikums Winterthur. 295. Neujahrsblatt der Stadtbibliothek Winterthur. Winterthur 1964.
- Gubler, Arnold: Die Schweizerische Nationalbahn. Diss., Hermatswil/Saland ZH 1922.
- Guggenbühl, Gottfried: Der Landbote 1836–1936. Winterthur 1936.
- Herold, Otto: Zur Erinnerung an Theodor Ziegler-Rothpletz, Rechtsanwalt in Winterthur. Winterthur 1917.
- Herter, Jakob: Der Grütliverein Winterthur von 1848–1898. Zürich 1898.
- Hildebrandt, Walter: Der «Dettenbergkrieg». Neujahrsblatt für Bülach und das Zürcher Unterland. Bülach 1930.
- Hunziker, Rudolf: Nachtrag zur Winterthurer Theatergeschichte 1860–1870; Salomon Bleuler und das Sonntagskränzchen, J.V. Widmann und Hermann Goetz, Joh. Jakob Forrer. Separatdruck des Jahrbuchs 1945 der Literarischen Vereinigung Winterthur. Winterthur 1945.

- Isler, Alexander: Johann Jakob Sulzer-Hirzel. Im Sammelwerk «Schweizer eigener Kraft». Neuenburg (1906) S. 64–138 (zit.: Isler).
- Isler, Alexander: Die Verkehrsanstalten der Stadt Winterthur und ihrer Vororte. Winterthur 1914.
- Jent, Viktor: Hundert Jahre Demokratische Partei des Kantons Zürich, 1867–1967; Kämpfe, Erfolge, Schlappen. Separatabdruck aus dem Winterthurer «Landboten» (Nrn. 252, 254, 257, 259, 261, 266, 268, 270). Winterthur 1967.
- Kempter, Lothar (Hg.): Das Musikkollegium Winterthur 1837–1953; Festschrift zur Feier des dreihundertjährigen Bestehens, Band II. Winterthur 1959.
- Kessler, Adolf: Die Schweizerische Nordostbahn, 1853–1901. Diss., Zürich 1929.
- Kolatschek, Walter Julius: Die Schweizerische Volksbank, 1869–1908. Zürich 1909.
- Labhart, Walter: Bundesrat Ludwig Forrer, 1845–1921. 303. Neujahrsblatt der Stadtbibliothek Winterthur. Winterthur 1973.
- Largiadèr, Anton: Die zürcherische Kantonsverfassung von 1869. Zürcher Taschenbuch 1945, S. 153–174.
- Locher, Albert: Gottlieb Ziegler; Ein schweizerischer Staatsmann, 1828–1898. Winterthur 1901.
- Mittler, Otto: Geschichte der Stadt Baden. Aarau 1965. Band II, S. 234–253.
- Rüegg, Hans: Aus der Zeit, da das Winterthurer Stadthaus erbaut wurde. 85. Neujahrsblatt der Hülfsgesellschaft Winterthur. Winterthur 1958.
- Scheuchzer, Friedrich: Salomon Bleuler. Bülach 1887.
- Schneider, Willi: Die Geschichte der Winterthurer Arbeiterbewegung. Winterthur 1960.
- Schnurrenberger, Jakob: Die Tösstalbahn. Ein Gedenkblatt zu deren Gründung. Winterthur 1921.
- Stadler, Peter: Friedrich Albert Lange und die Politik. In: «Neue Zürcher Zeitung» I vom 21. Juli 1968.

- Stämpfli, Jakob: Die schweizerischen Eisenbahnen. Deren Betriebsübernahme und Rückerwerbung durch den Bund. Bern 1878.
- (Strasser, Karl): Hypothekarbank in Winterthur, 1865–1965. Winterthur 1966.
- Strässle, Arthur: Eduard Sulzer-Ziegler, 1854–1913. Diss., Zürich 1968.
- Sträuli, Hans: Stadtpräsident Johann Jakob Sulzer. Neujahrsblatt der Stadtbibliothek Winterthur von 1931. Winterthur 1930.
- Stüssi, Heinrich: Über die Subvention schweizerischer Eisenbahnunternehmungen. Bern 1875.
- Vogelsanger, Jakob: Der Schweizerische Grütliverein. Dessen Entstehung, Geschichte und Tätigkeit. St. Gallen 1883.
- Waldvogel, Paul: Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik in Winterthur, 1871–1914. Diss., Winterthur 1919.
- Weckerle, Eduard: Herman Greulich; Ein Sohn des Volkes. Zürich 1947.
- Weissenbach, Placid: Das Eisenbahnwesen in der Schweiz. 2 Bde., Zürich 1913/14.
- Weisz, Leo: Die «Neue Zürcher Zeitung» im Kampfe der Liberalen mit den Radikalen, 1849–1872. Zürich 1962 (zit.: Weisz II).
- Weisz, Leo: Die «Neue Zürcher Zeitung» auf dem Wege zum freisinnigen Standort, 1872–1885. Zürich 1965 (zit.: Weisz III).
- Wetter, Ernst: Die Bank in Winterthur, 1862–1912. Winterthur 1914 (zit.: Wetter).
- Wetter, Ernst: Die Hypothekarbank in Winterthur, 1865–1915. Winterthur 1917.
- Wipf, Robert: 1868–1968; 100 Jahre Konsumverein Winterthur. Winterthur 1968.
- Witzig, Paul: Beiträge zur Wirtschaftsgeschichte der Stadt Winterthur im 19. Jahrhundert. Diss., Zürich 1929.
- Ziegler, Alfred und Emanuel Dejung: Geschichte der Stadt Winterthur. Winterthur 1933.
- Ziegler-Schäppi, Luise: Johann Jakob Schäppi, 1821–1907. s. I.
- Zurlinden, Samuel: Hundert Jahre. Bilder aus der Geschichte der Stadt Zürich in der Zeit von 1814–1914, Band II. Zürich 1915.

4. Nachschlagewerke, Handbücher

Adress- und Geschäfts-Handbuch sowie Statistisches von Winterthur 1872.

Dejung, Emanuel: Bibliographie von Winterthur und Umgebung 1931–1940. (275. Neujahrsblatt der Stadtbibliothek Winterthur, 1942.) Winterthur 1941.

Gruner, Erich (Hg.): Die Schweizerische Bundesversammlung, 1848–1920, Band I, Biographien. Bern 1966 (zit.: Gruner).

Lexikon, Biographisches, verstorbener Schweizer. 4 Bände. Basel 1947 ff.

Lexikon, Historisch-Biographisches, der Schweiz. 7 Bände und Supplement. Neuenburg 1921–1934 (zit. HBLS).

Verzeichnisse der gegenwärtigen Bürgerschaft der Stadt Winterthur. Winterthur 1863 und 1884.