

Jakob Keller, Regierungsrat

Autor(en): **Zimmermann, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schaffhauser Beiträge zur Geschichte**

Band (Jahr): **58 (1981)**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-841753>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Jakob Keller, Regierungsrat

* 8. März 1847 in Siblingen † 25. Dezember 1914 in Siblingen

Johann Jakob Keller wurde am 8. März 1847 im Haus zum halben Mond in Siblingen als Sohn des Hans und der Verena Keller – Vögeli geboren. Der Vater war Baumeister und Gemeindepräsident und lebte von 1811 bis 1886; die Mutter – sie stammte aus Gächlingen – war ebenfalls 1811 geboren und starb 1882. Jakob war das zweitjüngste von fünf Kindern. Er besuchte in Siblingen die Elementar- und in Neunkirch die Realschule. In Deutschland erlernte er anschliessend den Beruf eines Bierbrauers und vervollkommnete seine Ausbildung an der höheren Privatlehranstalt für Landwirte und Brauer in Worms. Einige Jahre arbeitete er in seinem erlernten Beruf in Deutschland und Frankreich. Wegen einer schweren Erkrankung kehrte er jedoch von Annecy (Hochsavoyen) in seine Heimat zurück, wo er sich fortan der Landwirtschaft widmete. Der Gemeinde Siblingen diente Jakob Keller bald in zahlreichen Funktionen. Als Forstverwalter erweiterte er seine diesbezüglichen Kenntnisse durch den Besuch des ersten kantonalen Forstkursus unter Professor Wiedlisbach. Ausserdem war er Zentralverwalter, Friedensrichter, Zivilstandsbeamter, Viehinspektor, Feuerwehrkommandant, Mitglied der Schulbehörde. Vor allem aber wurde er als Nachfolger seines nach Amerika ausgewanderten Bruders Johann Georg (1838–1892) im Jahre 1885 zum Gemeindepräsidenten gewählt. Dieses Amt bekleidete er während zehn Jahren bis zu seinem Eintritt in die kantonale Exekutive. Beim Militär brachte es Jakob Keller bis zum Feldweibel der Kavallerie. In jungen Jahren leistete er bei der Schwadron 16 anlässlich des deutsch-französischen Krieges von 1870/71 Grenzwachtdienst. Er sei ein strammer Reiter gewesen, heisst es in seinem Nachruf, und habe sich noch als Landwehrfeldweibel bei einem Rennen den ersten Preis geholt.

Dieses tätige und verheissungsvolle Leben wurde indes im privaten Bereich schon früh von schwerem Leid überschattet: Jakob Keller vermählte sich im Jahre 1872 mit Ursula Pletscher von Schleiheim, die im darauffolgenden Jahr den Sohn Johann Georg (1873–1948) zur Welt brachte. Doch schon 1875 starb die junge Frau. Keller ehelichte darauf im Jahre 1876 deren jüngere Schwester Barbara, die Mutter seines zweitgeborenen Sohnes Christian Otto (1877–1909). Aber auch die zweite Frau wurde ihm 1878 durch den Tod entrisen. Die dritte Frau, Anna Storrer von Siblingen (1857–1917), die Keller im Jahre 1880 heiratete, überlebte ihren Gemahl, doch suchte der Tod die Familie Keller schon 1884 noch einmal heim. Damals starb das zweitgeborene Töchterchen Maria Hermine, das nach seiner älteren Schwester Anna Verena (geb. 1881) im Jahre 1882 zur Welt gekommen war. Es folgten nun endlich glücklichere Jahre, drei weitere Kinder kamen zur Welt, nämlich Maria Hermine – sie wurde auf den Namen ihrer verstorbenen Schwester getauft – im Jahre 1884, der jüngste Sohn Jakob Alexander (geb. 1886) und die jüngste Tochter Margaretha Hedwig (geb. 1887).

«Je stärker die schweren Schicksalsschläge in seiner Familie ihn trafen, desto mehr suchte er in unermüdlicher Arbeit sie innerlich zu überwinden», heisst es im Nekrolog. Die vielseitige Tätigkeit von Jakob Keller erstreckte sich bald einmal über den engeren Bereich seiner Heimatgemeinde hinaus. Seit 1885 wirkte er als Richter am Bezirksgericht Schleithem. Dem Bezirk Schleithem diente er auch als Mitglied des Verwaltungsrates der Spar- & Leihkasse. Ebenfalls seit 1885 nahm er Einsitz in den Grossen Rat, zu dessen staatswirtschaftlicher Kommission er seit 1891 gehörte. Im August 1895 wurde sein Aufstieg gekrönt durch die Wahl in den Regierungsrat des Kantons Schaffhausen mit Amtsantritt am 1. September. Er ersetzte den zurücktretenden Carl Sigrist-Schelling, wobei ihm die Bau-, Forst-, Verkehrs-, Handels- und Gewerbedirektion übertragen wurde. In den Jahren 1896, 1903, 1907 und 1911 präsidierte Keller den Regierungsrat. Anlässlich der Gründungsversammlung der Freisinnig-demokratischen Partei des Kantons Schaffhausen vom 24. Januar 1904 wurde er als Mitglied des Bezirks Klettgau in den Zentralvorstand gewählt.

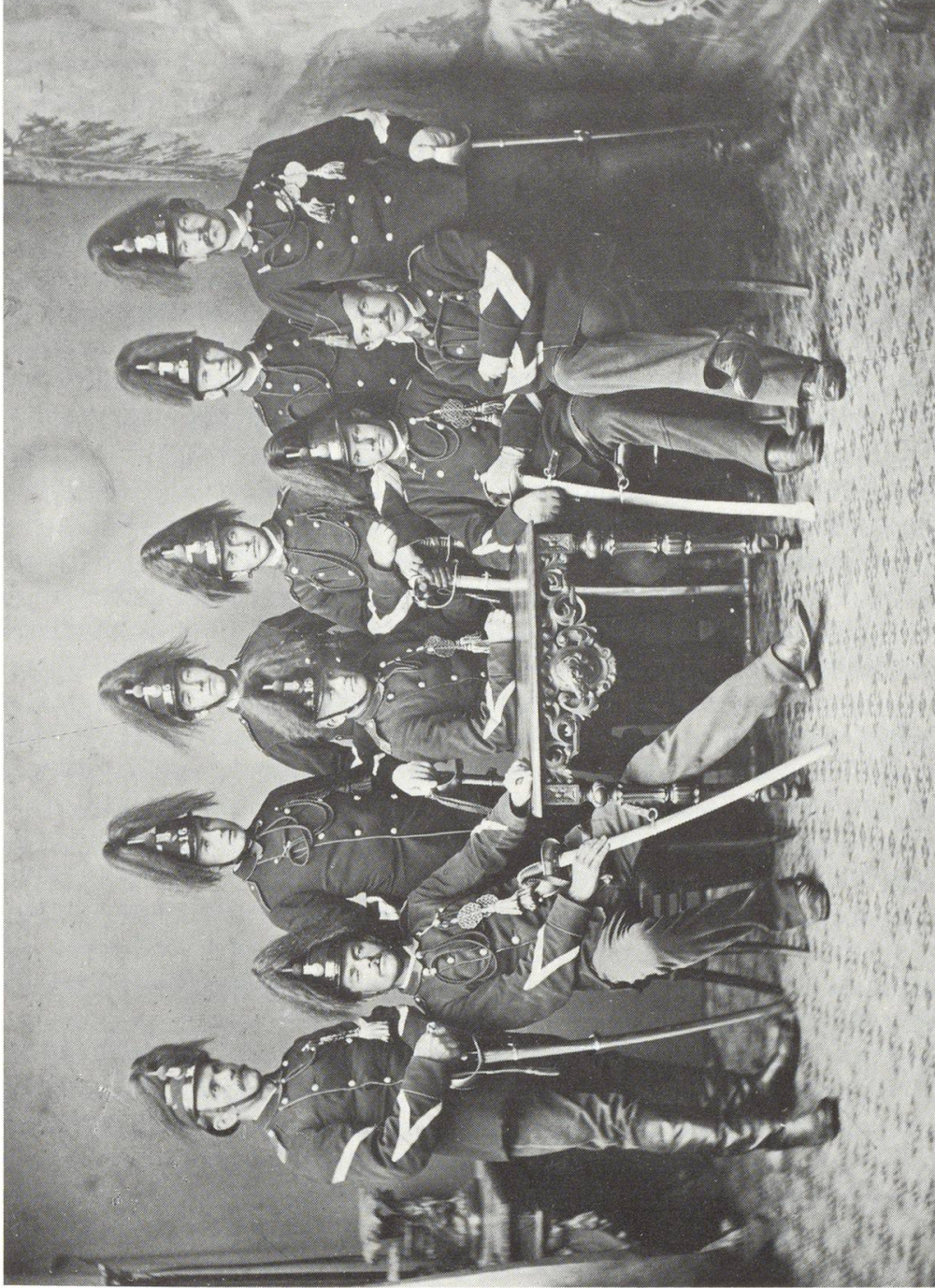
Zwei Schöpfungen verdanken ihre Entstehung in erster Linie der rastlosen Tätigkeit Jakob Kellers und werden mit seinem Namen stets verknüpft bleiben: Die Strassenbahn Schaffhausen – Schleithem und das Kantonale Elektrizitätswerk. Schon als Gemeindepräsident und Mitglied des Grossen Rats war Keller für den Bau der «Schleithemerbahn» eingetreten. Diese Bestrebungen traten nach seiner Wahl zum Bau- und Verkehrsdirektor in ein entscheidendes Stadium. Seine führende Rolle in dieser Angelegenheit ist durch die Regierungratsprotokolle eindeutig belegt. Am 2. Februar 1897 stellte nämlich der Baudirektor folgenden Antrag: «In Anbetracht der langjährigen fruchtlosen Bestrebungen der Gemeinde bzw. des Bezirks Schleithem, eine Schienenverbindung mit der Stadt Schaffhausen zu Stande zu bringen, wolle der Regierungsrat beschliessen, es sei die Angelegenheit offiziell an die Hand zu nehmen und es seien die notwendigen Erhebungen und Vorarbeiten für die Erstellung einer Eisenbahn Stühlingen – Schaffhausen zu machen. Es sei demnach zu untersuchen, ob nicht eine sogenannte Kleinbahn, die sich auf dem bestehenden Strassenkörper bewegen würde (Tramwagen mit Personen- und Güterbeförderung) erstellt werden könne. Mit Rücksicht darauf, dass der gegenwärtige Zeitpunkt aus verschiedenen Gründen als der denkbar günstigste erscheine, sei die Angelegenheit als dringlich zu erklären.» Der Baudirektor konnte darauf hinweisen, «dass das Kaufmännische Direktorium mit dem von ihm vorgeschlagenen Projekt einverstanden sei und sowohl die Gewährung eines Kredits für Vorstudien als auch eine namhafte Subvention an die eigentlichen Kosten in Aussicht gestellt habe». Der Antrag des Baudirektors fand die Zustimmung seiner Kollegen im Regierungsrat. Am 11. Februar 1897 orientierte Regierungsrat Keller seine Kollegen dahin, dass er beabsichtige, nach Neuhausen eine Versammlung einzuberufen, welche erörtern werde, «wie bezüglich der Frage des Baues einer Eisenbahnlinie nach Schleithem weiters vorgegangen werden solle». Anlässlich dieser Versammlung wurde ein Initiativkomitee bestellt, das im Jahre 1899 einen «Bericht für eine elektrische Strassenbahn Schaffhausen – Schleithem – Oberwiesen» vorlegte. Es darf hier daran erinnert werden, dass zu Beginn unseres Jahrhunderts die



Jakob Keller mit seinen Söhnen Johann Georg (rechts)
und Christian Otto (links)

ersten grösseren schmalspurigen Ueberlandbahnen mit elektrischem Betrieb auftauchten. Ein Beispiel ist die im Jahre 1901 eröffnete Aarau-Schöftland-Bahn. Ueberdies wurde im selben Jahre 1901 die Strassenbahn Schaffhausen – Neuhausen am Rheinfall eröffnet, deren Geleise bis zur Haltestelle und späteren Verzweigung Scheidegg mitbenutzt werden konnten. Der technische Fortschritt im Bereiche der elektrischen Ueberlandbahnen, günstige verkehrstechnische Gegebenheiten, die Beharrlichkeit vorab der Schleithemer Bevölkerung, vor allem aber der unermüdete Einsatz und das Verhandlungsgeschick Jakob Kellers ermöglichten schliesslich den Bau der schmalspurigen elektrischen Strassenbahn Schaffhausen – Schleithem – Oberwiesen, nachdem das Schaffhauservolk die Vorlage 1904 mit 4267 gegen 2861 Stimmen gebilligt hatte. Als die Bahn nach nur eineinhalbjähriger Bauzeit am 7. und 8. August 1905 eingeweiht wurde, verlieh der Gemeindepräsident von Schleithem, Stamm, den Gefühlen der Bevölkerung beredten Ausdruck, wenn er von einem «hochfreudigen Ereignis» sprach und hinzufügte, dass «lang genährte Hoffnungen und mühevoll Bestrebungen an diesem Tage endlich zur Tat und Wahrheit geworden seien».

Die für die «Schleithemerbahn» benötigte Energie stammte anfänglich aus dem Elektrizitätswerk der Stadt Schaffhausen, etwas später trat das Kantonale Elektrizitätswerk an dessen Stelle (Botschaft des Grossen Stadtrats vom 22. Januar 1909). Das E.K.S. entstand in den Jahren 1907 und 1908. In seinem Antrag an den Grossen Rat vom 15. Juni 1907 umschrieb der Regierungsrat (J. Keller, C. Rahm) die Aufgabe des zu gründenden Werkes wie folgt: «Die Einführung der Elektrizität bildet für den Kanton ein dankbares Feld wirtschaftlicher Betätigung und Fürsorge. Die Kraftlieferung muss aber, soll sie die grosse volkswirtschaftliche Aufgabe, die ihr gestellt wird, erfüllen, auf breiter Basis durchgeführt werden. Alle Gemeinden des Kantons sollen die elektrische Energie zu gleichen Bedingungen und zu gleichen Preisen erhalten. Das setzt natürlich voraus, dass der Staat die Erstellung des gesamten Verteilungsnetzes mit Inbegriff der sekundären Leitungen bis zur Gebrauchsstelle auf seine Kosten übernimmt. Wir halten dafür, dass nur unter Beobachtung dieses Grundsatzes ein Werk geschaffen werden kann, das wirklich der Allgemeinheit dient und vor allem denjenigen Hülfe bringt, die ihrer am nötigsten bedürfen. Der wirtschaftlich Schwächste, sei es nun ein Einzelner oder eine ganze Gemeinde, ist gewöhnlich der von Verkehrszentren wie von Verkehrswegen am weitesten Abgelegene. Diesem wird es auch nicht möglich sein, sich elektrische Kraft zu verschaffen, sofern er für die Zuleitung von der Zentrale her selbst aufzukommen hat. Da hat nun der Staat als gegebener Vertreter der Interessen aller helfend einzugreifen. Dass die Kraft eine möglichst billige sein soll, der Staat also nur die Selbstkosten für Verwaltung, Verzinsung und Amortisation des Kapitals in Anrechnung bringen darf, ergibt sich aus dem oben Ausgeführten ohne weiteres. Nicht einen fiskalischen, sondern einen rein volkswirtschaftlichen Charakter soll das zu errichtende Kraftwerk haben; nicht ein Danaer-Geschenk wollen wir unserer Landschaft machen, vielmehr soll ihr eine wirkliche Förderung ihrer materiellen Wohlfahrt zu Teil werden.» In der Volksabstimmung vom 12. April 1908 genehmigte das Schaff-



Jakob Keller (links aussen) im Kreise seiner Kameraden von der Dragonerschwadron 16

hauservolk die Schaffung eines staatlichen Elektrizitätswerkes mit 5378 Ja gegen 1097 Nein («Gesetz betreffend Beschaffung und Verteilung elektrischer Energie»). Da das Gebiet des Kantons Schaffhausen im Zeitpunkt der Gründung des Werkes noch nicht von privaten Unternehmungen mit elektrischer Energie versorgt wurde und man andererseits die Erstellung eines eigenen Kraftwerkes nicht abwarten wollte, schloss der Kanton Schaffhausen mit der Motor AG, Baden, Hauptaktionärin der Beznau-Löntschi-Werke, einen Stromlieferungsvertrag. Die Transformierung und Verteilung war Sache des Kantonalen Elektrizitätswerkes. So entstand die Haupttransformatorstation auf dem Galgenbuck bei Neuhausen am Rheinfluss. Das «stattliche Gebäude, das sich mit seinen schmucken Formen, dem ragenden Turm und der gutgegliederten, weitausladenden Ziegelbedachung trefflich in die Landschaft fügt», ist demnach ein technisches Denkmal, das an die Aera Keller erinnert. In den folgenden Jahren hatte sich Regierungsrat Keller in zahlreichen Sitzungen mit der Frage der Erstellung eines Rheinkraftwerkes bei Eglisau und später mit der Gründung der Gesellschaft der Nordostschweizerischen Kraftwerke AG (NOK) zu befassen: Anfangs 1908 hatten sich die Regierungen der Kantone Zürich und Schaffhausen entschlossen, eine gemeinsame Studienkommission für den Bau eines Kraftwerkes Eglisau einzusetzen. Die Vorarbeiten waren schon ziemlich weit gediehen, als im Jahre 1910 die Regierung des Kantons Aargau diejenigen Kantone zu einer Konferenz einlud, in die von den Beznau-Löntschi-Werken Energie geliefert wurde. Anlässlich dieser Konferenz sollte die Frage einer interkantonalen Elektrizitätsunternehmung diskutiert werden. Dieser Vorstoss führte schliesslich im letzten Lebensjahr von Regierungsrat Keller zur Abfassung eines Vertragsentwurfs betreffend Gründung der Gesellschaft der Nordostschweizerischen Kraftwerke AG. Es sollten dabei sämtliche Aktien der Beznau-Löntschi-Werke von der neu zu gründenden Kraftwerkgesellschaft übernommen werden. Die Kantone Zürich und Schaffhausen verpflichteten sich, ihre schweizerischen und deutschen Konzessionen des Eglisauer Werkes der neuen Gesellschaft abzutreten. Schaffhausen, das den Gründungsvertrag in der vorgesehenen Frist genehmigte, liess mit dem Beitritt zu den Nordostschweizerischen Kraftwerken AG (Grossratsbeschluss vom 3. Juni 1914) die ursprüngliche Idee des eigenen Kraftwerkbaus fallen.

Parallel zur Schaffung der Strassenbahn Schaffhausen – Schleithem und des Kantonalen Elektrizitätswerkes erbrachte Jakob Keller als Baudirektor bedeutende Leistungen im Bereiche des Wasserbaus und der Hochbauten.

Im Bereiche des Wasserbaus ist zunächst einmal die Rheinkorrektur bei Rüdlingen zu erwähnen, die während der ganzen Amtszeit von Regierungsrat Keller aktuell blieb. – Die Wutachkorrektur bei Wunderklingen und bei Schleithem (Oberwiesen) und Stühlingen war lange vor der Aera Keller in Angriff genommen worden. Sie konnte im Jahre 1903 im wesentlichen abgeschlossen werden, nachdem vor allem im Schleithemer Bereich in den 1890er Jahren noch einmal bedeutende Reparaturen und Verbesserungen hatten vorgenommen werden müssen (Verwaltungsbericht zum Jahre 1897). – Die Anfänge der Projektierung «einer durchgehenden Biberkorrektur von der

Ausmündung in den Rhein bei Hemishofen bis zur Landesgrenze bei Hofen – Büsslingen» gehen ins Jahr 1894 zurück. Die Ausführung der Arbeiten fällt gänzlich in die Amtszeit von Regierungsrat Keller. Mit den Erdarbeiten wurde am 14. August 1902 begonnen, nachdem die Volksabstimmung vom 25. Mai 1902 (5723 Ja gegen 679 Nein) grünes Licht gegeben hatte. 1907 konnte die Korrektur der Biber «wie sie dem Projekte vom Jahre 1902 zu Grunde gelegt war, gänzlich vollendet werden».

Wenn im folgenden von erstaunlichen Leistungen auf dem Sektor der Hochbauten die Rede ist, so muss daran erinnert werden, dass Regierungsrat Keller in der Person von Johann Christoph Bahnmaier (1834–1918) ein überaus versierter Kantonsbaumeister zur Seite stand, dessen Wirken zu vollem Recht bereits an zwei Stellen gewürdigt worden ist. Das Gespann Keller-Bahnmaier ergänzte sich vortrefflich, die Ausbeute war entsprechend: Kurze Zeit nach dem Amtsantritt von Jakob Keller konnten mit der Renovation der Nordfassade an der Vordergasse 1897 die umfangreichen Arbeiten am Rathaus zum Abschluss gebracht werden. – Seit 1898 bestand eine Kommission, die sich mit der Frage des Neubaus der Kantonsschule zu befassen hatte. 1899 fällte das Preisgericht sein Urteil, Regierungsrat Keller präsierte nunmehr die Kommission zur Leitung und Ueberwachung der Bauten. Mit welcher Intensität unter Keller gearbeitet wurde, ist durch den Verwaltungsbericht zum Jahre 1900 in zweifacher Hinsicht bezeugt: Die Grundsteinlegung erfolgte am 28. Juli, der ganze umfangreiche Bau konnte noch im selben Jahr unter Dach gebracht werden. Die Baukommission absolvierte im Berichtsjahr nicht weniger als 21 Sitzungen. So verwundert es denn nicht, dass die Einweihung und der Bezug des Schulhauses «zu der festgesetzten Zeit» am 6. und 8. September 1902 stattfinden konnten, obwohl sich beim Innenausbau Verzögerungen ergeben hatten, die Keller damit begründete, dass man bei der Vergebung der Aufträge eben auch die kleineren Handwerker und Gewerbetreibenden habe berücksichtigen wollen. – Zu diesem Zeitpunkt waren die Arbeiten am Neubau der Kantonalbank bereits in vollem Gange. Auch hier gehörte Regierungsrat Keller zur Baukommission. Nachdem die Vorlage am 14. Juli 1902 vom Grossen Rat genehmigt worden war, konnte der Bau Mitte Dezember desselben Jahres unter Dach gebracht und ein Jahr später vollendet, bezogen und dem Betrieb übergeben werden. – Ebenfalls im Jahre 1902 trat der Bau des chirurgischen Pavillons des Spitals an der Hintersteig ins Stadium der Ausführung. Auch diese Vorlage war vom Grossen Rat am 14. Juli genehmigt worden, und der Bau konnte ebenfalls anfangs Dezember 1902 unter Dach gebracht und eingedeckt werden. Im Jahre 1904 erfolgte der Bezug des fertiggestellten chirurgischen Pavillons und begann der Umbau des alten Kantonsspitalgebäudes. Zum Jahre 1905 meldet der Verwaltungsbericht den Abschluss der Umbauten am Kantonsspital. – Das «Krankenasyll Breitenau» war zwar schon im Jahre 1891 dem Betrieb übergeben worden, doch fielen umfangreiche bauliche Veränderungen und Erweiterungen in den Geschäfts- und Verantwortungsbereich des Baudirektors. – Am 23. Oktober 1911 ermächtigte der Grosse Rat den Baudirektor, die alte Kaserne (Beckenstube 7) in Schaffhausen «zwecks Einrichtung von Verwaltungsräumen und eines Zellen-

baues» nach den Plänen und Kostenvoranschlägen der Architekten Curjel und Moser umzubauen. Anfangs 1912 wurde mit dem Bau begonnen, zwei Jahre später standen die Gebäulichkeiten zum Bezug bereit. Es war Jakob Keller leider nur noch kurze Zeit vergönnt, seine Arbeit im neu ausgebauten Regierungsgebäude zu verrichten.

Angesichts dieses so umfangreichen Lebenswerks stellt sich unweigerlich die Frage, ob Jakob Keller ein Technokrat gewesen sei, somit ein typischer Vertreter jener fortschrittsgläubigen Zeit des ausgehenden 19. und beginnenden 20. Jahrhunderts. Beruhte sein ganzes Glück auf der Realisierung möglichst zahlreicher Projekte? Die kluge und unnachgiebige Haltung Kellers in der Frage der Nutzung der Wasserkräfte des Rheinflalls beweist, dass der Schaffhauser Baudirektor durchaus bereit und willens war, naturschützerischen Ueberlegungen den Vorrang zu geben, wenn er dies für richtig erachtete: Im Jahre 1900 hatte – einmal mehr – ein Winterthurer Konsortium ein Konzessionsbegehren für ein «Wasserwerk am Rheinflall» eingereicht. Das Protokoll der Sitzung des Schaffhauser Regierungsrats vom 11. Juli 1900 führt dazu folgendes aus: «Herr Reg. Rat Keller, welcher heute diese Zuschrift des Reg. Rates von Zürich [betr. Einsprache des Regierungsrats des Kantons Schaffhausen gegen das projektierte Kraftwerk] vorlegt, bemerkt dazu, dass er seinerseits das Vorgehen derselben, wodurch die Anstände bezüglich des Rheinflalls statt durch Prozess auf eine gütliche Weise erledigt werden sollen, begrüesse u. dass er seinerseits bereit sei, mit Zürich zu verhandeln, zu dem Zwecke eine Vereinbarung zum Schutze des Rheinflalls herbeizuführen. Es werde allerdings stets betont, dass Schaffhausen den Rheinflall schon als Kraftquelle benütze, allein in dieser Beziehung falle in Betracht, dass die Menge des jetzt benützten Wassers noch keine bedeutende sei u. dass es sich um sehr alte Werke handle, welche ein Recht auf ihre Existenz haben. Er würde nun aber doch bereit sein für den Fall, dass eine Vereinbarung zu Stande kommen würde, wodurch die Integrität des Rheinflalls voll gewahrt würde, u. sich beide Kantone verpflichten würden, keine Veränderung desselben vorzunehmen, die scheinbare Ungleichheit zu Gunsten des Kantons Schaffhausen dadurch zu beseitigen, dass für den Fall einer Vereinbarung dem Kanton Zürich die Offerte gemacht würde, es sollen die Wasserzinse aus den Wasserwerken auf schaffhausischer Seite vom nächsten Jahr an zur Hälfte an Zürich fallen, ja unter Umständen würde er soweit gehen, dass er Zürich das Recht zum Bezug der Hälfte der Wasserkraft, welche jetzt gewonnen wird, zugestehen würde, sobald die jetzigen Konzessionen abgelaufen sind. Herr Reg. Rat Keller ist der Ansicht, dass ein solches Angebot dazu dienen könnte, den guten Willen Schaffhausens, den Rheinflall zu retten, u. zwar, wenn dies nötig ist, selbst mit Darufgabe bestehender Rechte zu zeigen u. glaubt, dass in diesem Falle Schaffhausen sich die moralische Unterstützung aller billig Denkenden sichern könnte.»

Es ist von Regierungsrat Keller schon gesagt worden, «er habe als einer der ersten den Plan eines Wasserkraftwerkes in Rheinau studiert, das fünfzig Jahre später gebaut werden sollte». Es könnte da leicht ein falscher Eindruck entstehen. Tatsache ist, dass seit 1902 als vereinigte Konzessionsbewerber für ein «Wasserwerk bei Rheinau» die Stadt Winterthur, die Aluminium-Industrie-

Aktiengesellschaft (Neuhausen am Rheinfall) und die Aktiengesellschaft vorm. Schuckert & Co. in Nürnberg in Erscheinung traten. Die Haltung des gesamten Schaffhauser Regierungsrates, der in Energiefragen völlig einig war, kann mit «sehr vorsichtig, sehr zurückhaltend» charakterisiert werden. Der Winterthurer Rechtsanwalt Th. Ziegler, der in einer als «Vertraulich» klassifizierten Schrift die «Bestrebungen der Stadt Winterthur für ein Elektrizitäts-Kraftwerk am Rhein» schilderte, bezichtigte denn auch die Schaffhauser Regierung geradezu der willentlichen Verschleppung der ganzen Angelegenheit. Am 9. Januar 1903, so berichtet Ziegler, habe sich der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen «auf Anfrage der Konzessionsbewerber unter durchaus diskutierbaren Bedingungen bereit erklärt, die Stauung bis zur Cote (= Geländepunkt) 361 m über Meer, d. h. bis zum Fusse des Rheinfalls ohne weiteres zu bewilligen». Nachher habe aber von der Schaffhauser Regierung ein Konzessionsentwurf «nicht erhältlich gemacht werden können». Auf Gesuche und Vorstellungen habe sie längere Zeit keine Antwort erteilt. «Dann versteckte sie sich hinter die Ausflucht, dass sie sich veranlasst gefunden habe, ein Gutachten einzuholen über die landschaftliche Erscheinung des Rheinfalls, die sich infolge des Höherstaus am Rheinfall einstellen werde, und als sie dann zugestand, dass ihr dieses Gutachten zugekommen sei und wie zu erwarten war, keine Verschlechterung des Naturbildes befürchten lasse, wollte sie die Erteilung der Konzession sogar abhängig machen von der vorherigen Erledigung anderer Anstände am Rhein zwischen den Nachbarkantonen Schaffhausen und Zürich . . .» In einer den Konzessionsbewerbern mitgeteilten Zuschrift vom 15. Februar 1907 an den zürcherischen Regierungsrat habe sich der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen endlich wenigstens dazu bereit erklärt, «ohne jede Vorbehalte zur Erstellung des projektierten Rheinauer-Wasserwerks mitzuwirken, aber mit dem Beifügen, dass man die Schaffhauser Konzessionsbedingungen erst feststellen könne, nachdem der Regierung die zürcherischen und badischen Bedingungen bekannt geworden seien». Und erst im Juli 1909 habe sich dann die Schaffhauser Regierung dazu herbeigelassen, dem Bundesrate die Bedingungen mitzuteilen, «unter denen sie die Konzession für das Rheinauer Wasserwerk mit Stauhöhe bis Cote 361 aussprechen will». Diese Bedingungen wichen wiederum in zwei Punkten «von dem Versprechen vom Januar 1903 ab», das die Schaffhauser Regierung der Aluminium-Industrie-Aktiengesellschaft zu Handen der Konzessionsbewerber gemacht habe. – Es steht damit fest, dass Jakob Keller niemals als Promotor des Kraftwerks Rheinau in Erscheinung getreten ist.

Welches waren denn nun die Ueberlegungen, die Jakob Keller zu immer neuen Taten anspornten, welche Ueberzeugung, welche Befürchtungen bildeten die Triebfeder seines Handelns? Die grosse Schwierigkeit besteht darin, dass kaum persönlich gefärbte Aeusserungen erhalten geblieben sind. Recht aufschlussreich ist immerhin die Rede, die Keller in seiner Eigenschaft als Baudirektor anlässlich der Einweihung des neuen Kantonsschulgebäudes im September 1902 im Imthurneum hielt (SI vom 9. September). Darin führte er aus: «Symptomatisch aber an unserer Zeit ist das einseitige Aufblühen der Städte und das Zurückgehen der Landschaft überall da, wo letzterer die Ver-

kehrsmittel und jegliche Enthaltung [gemeint ist: jegliches Vorhandensein] von Industrie und Gewerbe fehlen! Ich bin daher immer der Meinung und möchte das bei jeder passenden Gelegenheit betonen und ich glaube, es ist die Feier der Eröffnung einer höheren Bildungsanstalt, bei welcher die Vertreter des Volkes auch vollzählig besammelt sind, eine passende Gelegenheit: es ist eine dringliche Aufgabe der Behörden und aller derjenigen, die sich um das öffentliche Leben kümmern und zwar nicht nur der Staats-, sondern auch hauptsächlich der Gemeindebehörden, die Einführung von Industrie und Gewerbe bei uns auch auf dem flachen Lande anzustreben und zu begünstigen in passenden Formen und in vernünftigem Geschmacke! Nur dadurch werden wir der Entvölkerung unserer schönen und fruchtbaren Landschaft und der Entwertung des Liegenschaftsbesitzes mit Erfolg entgegenarbeiten können und auch die Schäden elementarer Art erträglicher machen. Das ist meine feste Ueberzeugung und so viel in meinen schwachen Kräften steht, werde ich jederzeit dafür eintreten . . .» Jakob Keller war demnach in erster Linie ein Vertreter der Landschaft; als solchen kennzeichnen ihn der Bau der Strassenbahn Schaffhausen – Schleithem und die Errichtung des Kantonalen Elektrizitätswerkes, beides Schöpfungen, die das Wohnen und Arbeiten in den Dörfern der Schaffhauser Landschaft ermöglichen und erleichtern sollten. Dass der Freisinnige Keller mit der St.S.S. und dem E.K.S. staatliche Institutionen geschaffen hat, sei hier nur am Rande vermerkt. Die enge Verbundenheit mit der Schaffhauser Landschaft, insbesondere mit seiner Heimatgemeinde Siblingen, wo er seinen Wohnsitz beibehielt, hinderte Jakob Keller aber nicht daran, auf Reisen nach Deutschland, Belgien, den Niederlanden, Oesterreich und Italien seinen Horizont zu erweitern und sich neue Anregungen zu holen.

Zu den Kennzeichen eines tätigen und erfüllten Lebens gehören – nicht zuletzt – auch Misserfolge. Auch Jakob Keller erlebte das Scheitern von hoffnungsvoll in Angriff genommenen Projekten. Als Beispiele seien die Bestrebungen zum Bau der Randenbahn und die Salzbohrungen im Kanton Schaffhausen herausgegriffen:

Zu den zahlreichen Aemtern, die Jakob Keller bekleidete, gehörte auch das Präsidium des Kaufmännischen Direktoriums. Seit 1861 war jeweils das Regierungsratsmitglied, dem Handel und Verkehr unterstanden, von Amtes wegen Präsident des Direktoriums, das sich zu einer vorberatenden Kommission für Handels-, Industrie- und Verkehrsfragen entwickelt hatte. Seit dem Jahre 1901 wurde im Schosse des Direktoriums wieder über ein Projekt gesprochen, das schon früher einmal aktuell war, dann aber während langer Jahre in den Schubladen geruht hatte. Es handelte sich um die sogenannte Randenbahn, worunter eine direkte Schienenverbindung zwischen Schaffhausen und Donaueschingen zu verstehen ist. Dazu hiess es: «Nachdem in der Umgebung von Schaffhausen Eisenbahnbestrebungen zu Tage traten, die namentlich darauf hinzielen, die bestehenden Zufahrtslinien nach dem Gotthard abzukürzen, so glaubt das Kaufmännische Direktorium den Zeitpunkt für gekommen, die früheren Bestrebungen, betreffend die Erstellung einer sogenannten Randenbahn, wieder an die Hand nehmen zu sollen und zwar in Anbetracht,

dass sich die bezüglichen Verhältnisse seit dem Abbruch der in Sachen mit dem Grossh. Badischen Handelsministerium geführten Unterhandlungen zu Gunsten des betr. Bahnprojektes geändert haben dürften. Die Randenbahn wäre, als Verbindungsbahn nach dem Norden, dazu bestimmt, den grossen Umweg über Singen für den Personen- und Güterverkehr, der von Stuttgart, von Freiburg und von Offenburg her, seinen Weg über Schaffhausen und Zürich nach dem Gotthard sucht, abzukürzen, wodurch namentlich die Städte Schaffhausen und Zürich in verkehrspolitischer und kommerzieller Beziehung bedeutend gewinnen würden» (Verwaltungsbericht 1901). «Die zur Zeit der früheren Verhandlungen mit Baden noch nicht existierende strategische Bahn Immendingen–Waldshut könnte als Einmündungsbahn benützt werden» (Verwaltungsbericht 1902). Auf Kosten des Kaufmännischen Direktorialfonds sollte ein «im Eisenbahnbau bewandeter Ingenieur» mit der Erstellung eines generellen Planes samt Kostenberechnung betraut werden, die betriebstechnische und kommerzielle Seite des Projekts war durch «einen im Eisenbahnbetrieb erfahrenen Fachmann» zu begutachten. «Für die erstere Arbeit ist Herr Stadtingenieur Stocker, für die letztere Herr Tössthalbahndirektor Löffler gewonnen worden.» Schon 1903 lieferten die Herren Stocker und Löffler ihre Arbeiten ab, 1904 rief der energischste Förderer des Projekts, Stadtpräsident Dr. Carl Spahn, zur Gründung eines Initiativkomitees auf. Jakob Keller und sein Kollege Rahm vertraten den Regierungsrat in diesem Komitee, das sich im Februar 1905 zur konstituierenden Sitzung einfand. Trotz energischen Bemühungen der Behörden von Schaffhausen und Donau-eschingen gelangte das Projekt aber nicht zur Ausführung. Den negativen Ausschlag gab die ablehnende Haltung des badischen Ministeriums. Jakob Keller gehörte zur Delegation, die am 27. Mai 1913 in Karlsruhe das «Nein» der badischen Behörden zur Kenntnis nehmen musste.

Blosse Episode blieben auch die Salzbohrungen im Kanton Schaffhausen: Ein günstig lautendes Gutachten des bekannten Geologen Bergrat Ferdinand Schalch veranlasste Jakob Keller, auf Grund eines Vertrages mit den Schweizerischen Rheinsalinen von diesen im Raume Siblingen 1912/13 probeweise Salzbohrungen vornehmen zu lassen. Als die erste Bohrung ein negatives Resultat zeitigte, wurde der Versuch von den Rheinsalinen abgebrochen, die vertraglich vereinbarte zweite Bohrung fand nicht statt.

Jakob Keller starb am Abend des 25. Dezember 1914 an einer Herzkrankheit. Mitschuldig an diesem frühen Tod dürften die weiteren familiären Katastrophen gewesen sein, die seine letzten Jahre verdüstert hatten: Im Jahre 1905 verschied die erstgeborene Tochter Anna Verena im Alter von 24 Jahren, 1908 folgte ihr die Jüngste, Margaretha Hedwig, im Alter von 21 Jahren im Tode nach. Nur ein Jahr später raffte das unerbittliche Schicksal auch noch den Sohn aus zweiter Ehe, Christian Otto, dahin. So überlebten von sieben Kindern nur drei den Vater. Der älteste Sohn, Johann Georg († 1948), arbeitete als Geometer in Olten, die Tochter Maria Hermine († 1947) wirkte als geschätzte Lehrerin in Buchberg und Siblingen. Der jüngste Sohn, Jakob Alexander († 1958), war als Kaufmann in Burma, Indien und England tätig. Er erwarb die britische Staatsbürgerschaft und kehrte erst nach Ausbruch des Zweiten Welt-

krieges in seine alte Heimat zurück. Seinen Lebensabend verbrachte Jakob Alexander Keller in der «Unteren Mühle» in Siblingen.

Quellen und Literatur: Regierungsratsprotokolle und Verwaltungsberichte des Kantons Schaffhausen auf dem Staatsarchiv. – Strassenbahn Schaffhausen – Schleithem: Jürg Zimmermann/Richard Gerbig, Die Schaffhauser Strassenbahnen, Schaffhausen 1976. – Jürg Zimmermann, 75 Jahre St.S.S./ASS, in: Beilage «75 Jahre STSS/ASS» der Schaffhauser Zeitungen vom 15. August 1980. – Kantonales Elektrizitätswerk: Das Elektrizitätswerk des Kantons Schaffhausen, o. J. [1910]. – 50 Jahre Elektrizitätswerk des Kantons Schaffhausen. 50. Geschäftsbericht zum Geschäftsjahr 1957/1958. – C. Bleuler – Hüni, Die Versorgung des Kts. Zürich mit elektr. Kraft, Zürich 1903. – Th. Ziegler, Die Bestrebungen der Stadt Winterthur für ein Elektrizitäts-Kraftwerk am Rhein, Winterthur 1912. – Salzbohrungen: Kurt Bächtold, Die Salzbohrungen im Kanton Schaffhausen II, in: Schaffhauser Nachrichten vom 25. November 1978. – Zu grossem Danke verpflichtet bin ich Herrn Traugott Schelling, Siblingen, der mir aufschlussreiches Material über Jakob Keller zur Verfügung stellte. – Den «Einstieg» in diese Arbeit ermöglichte die Arbeit von Eduard Joos, Parteien und Presse im Kanton Schaffhausen, 52. Band der Schaffhauser Beiträge, Thayngen 1975.

Bildvorlagen: Privatbesitz Traugott Schelling, Siblingen.

JÜRIG ZIMMERMANN