

**Zeitschrift:** Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik  
**Herausgeber:** Verein für wirtschaftshistorische Studien  
**Band:** 4 (1956)

**Artikel:** Alfred Escher (1819-1882)  
**Autor:** Schmid, Hans Rudolf  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1091158>

### **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**

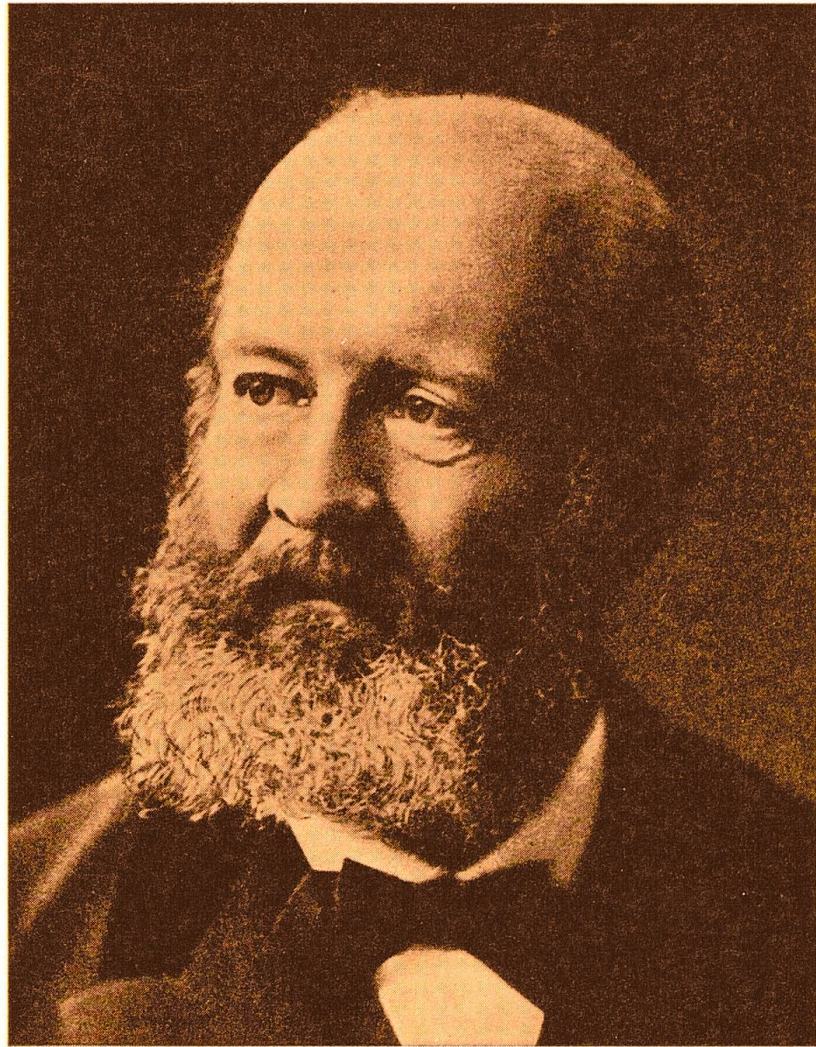
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 19.01.2026

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



# Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik



ALFRED ESCHER

4

HERAUSGEBER  
VEREIN FÜR WIRTSCHAFTSHISTORISCHE STUDIEN  
ZÜRICH



## «DAS KOSTBARSTE GUT

eines Volkes sind seine hervorragenden Bürger, durch deren Leistungen und Beispiel es auf höhere Stufen der Entwicklung geführt wird.

Das Bild solcher Bürger allen lebendig vor Augen stellen, heißt nicht nur jenen den Tribut der Dankbarkeit zollen, sondern auch eine Quelle nacheifernder Thatkraft erschließen.»

Diese Zeilen stammen aus dem Aufruf für den Bau des Alfred Escher-Denkmal, das seit 1889 auf dem Bahnhofplatz in Zürich steht. Der Aufruf erschien am 13. Mai 1884 in der «Neuen Zürcher Zeitung», unterzeichnet von 70 prominenten Personen der damaligen Zeit, darunter auch Conrad Ferdinand Meyer und Gottfried Keller. Auf Grund einer kürzlich aufgefundenen Korrespondenz muß man vermuten, daß Gottfried Keller der Verfasser ist.

## VEREIN FÜR WIRTSCHAFTSHISTORISCHE STUDIEN

Gegründet: 1. Januar 1950

### *Vorstand:*

H. Altorfer, Fabrikant, Rüti ZH,  
Präsident

J. H. Angehrn, Fabrikant, Thalwil ZH,  
Quästor

Dr. H. Büchi, Riehen b. Basel

Dr. P. Hürlimann, Zürich

Aymon de Mestral, Zürich

Dr. F. Rieter, Zürich

Dr. O. Sulzer, Winterthur

### *Geschäftsführer:*

Dr. Hans Rudolf Schmid, Zürich

### *Geschäftsstelle:*

Zürich 2, Jenatschstraße 6

Postadresse: Postfach Zürich 27

Telephon 27 42 24

Postcheck-Konto VIII 42706

Wer die Bestrebungen des Vereins unterstützen möchte, ist gebeten, dies durch den Beitritt (minim. Jahresbeitrag für Privatpersonen Fr. 25.—, für juristische Personen Fr. 50.—) oder durch einmalige Spende zu bezeugen.



Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik

4





Jugendbildnis Alfred Eschers  
gemalt im Jahr 1838 von A. Hirnschrot  
Original im Besitz von Fräulein Henriette von Stockar.



Schweizer Pioniere  
der Wirtschaft und Technik

4

---

ALFRED ESCHER

1819 - 1882

VON HANS RUDOLF SCHMID

---

Verein für wirtschaftshistorische Studien

Zürich 1956



## INHALT

«Lob des Herkommens» . . . . .	8
An der Universität . . . . .	9
Als Jüngster — Präsident . . . . .	10
Schulmann und Erziehungsdirektor . . . . .	14
Das Wirtschaftsleben um 1850 . . . . .	18
Die Gründung der Nordostbahn . . . . .	19
Das Polytechnikum, die heutige ETH . . . . .	21
Die Gründung der Schweizerischen Kreditanstalt . . . . .	22
Bauherr der Gotthardbahn . . . . .	26
Licht und Schatten der Persönlichkeit . . . . .	32
Alfred Eschers Tragik und Größe . . . . .	36

Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien,  
Geschäftsführer: Dr. Hans Rudolf Schmid, Jenatschstraße 6, Zürich 27  
Graphische Gestaltung: Otto Schmitt, Zürich  
Druck: AG. Buchdruckerei Wetzikon  
Copyright 1956 by Verein für wirtschaftshistorische Studien  
Verlag und Auslieferung für das Sortiment: AG. Buchdruckerei Wetzikon

Wer in Zürich die Bahnhofstraße hinuntergeht, erblickt vor dem dunklen Halbrund der hochgewölbten Vorhalle des Hauptbahnhofes die Statue eines würdigen, barhäuptigen Mannes mit breitem, kurzem Bart; auf dem polierten Sockel aus rotem Granit über dem Brunnenbecken steht der Name

## ALFRED ESCHER

1819—1882

Ein demokratisches Staatswesen wie Zürich hat nur ganz wenigen hochverdienten Mitbürgern Denkmäler gesetzt, so dem Bürgermeister Hans Waldmann, dem Reformator Ulrich Zwingli, dem Denker und Erzieher Heinrich Pestalozzi — und Alfred Escher. Dreihundertfünfzig Jahre verstrichen, bis Zwingli sein Denkmal erhielt, vierhundertfünfzig, bis die Reiterstatue Waldmanns sich beim Fraumünster erhob. Der Ruf nach einem Monument für Alfred Escher wurde wenige Monate nach seinem Tode laut, und sechs Jahre darnach wurde das Brunnendenkmal beim Hauptbahnhof als Werk Richard Kiblings enthüllt. Es muß ein ganz ungewöhnlicher Mann sein, der über das Gewimmel zu seinen Füßen hinweg nach den Bergen blickt. Die Generation, die ihm dieses Denkmal setzte, muß ihm gegenüber ein tiefes Schuldbewußtsein und Dankbedürfnis empfunden haben, hat er doch im Staate Zürich wie in der Eidgenossenschaft die höchsten Ehrenämter bekleidet, hat er doch in einer entscheidenden Epoche stürmischer Entwicklung der Schweiz mit unvergleichlicher Zielsicherheit die Richtung gewiesen: als Schöpfer der Nordostbahn, als Gründer des Polytechnikums, als Gründer der Schweizerischen Kreditanstalt und als Schöpfer der Gotthardbahn. Außerordentlich war sein fast meteorhaft zu nennender Aufstieg, außerordentlich sein Wirken in der eidgenössischen und zürcherischen Politik, außerordentlich die tragische Vereinigung seines im Dienst der Heimat verbrauchten Lebens.

Sein Denkmal mag dem eiligen Passanten etwa als Hindernis vorkommen. Es will aber nicht Hindernis, sondern Blickpunkt und Orientierungspunkt im Verkehrsstrom sein, Mahnung an erinnerungswürdige Anfänge, zugleich ein eindrucksvolles Zeugnis für das nachhaltige Walten und Wirken einer einzelnen Persönlichkeit in der Wirtschaft und im Staat.



### «Lob des Herkommens»

Alfred Escher, geboren am 20. Februar 1819 im Haus zum Neuberg am Hirschengraben in Zürich, war der Erbe einer jahrhundertelangen Familientradition des Dienstes an der Öffentlichkeit. Unter den fünfzehn direkten Vorfahren, die Bürger von Zürich waren, befinden sich nicht weniger als acht Ratsmitglieder und ein Bürgermeister. Die verzweigte, durch bürgerliche Tüchtigkeit stets hervorgetretene Familie hat dem zürcherischen Staatswesen im Laufe der Jahrhunderte eine größere Zahl von Magistraten gestellt als jede andere.

Der Großvater Alfred Eschers hatte freilich Pech gehabt. Mit Spekulationen hatte er im Jahre 1788 sein Vermögen verloren und war deshalb in russische Dienste getreten. Als einstiger Rittmeister der zürcherischen Milizen wurde er in St. Petersburg Kavallerie-Instruktor und machte — mit zweien seiner sieben Söhne — den Feldzug von 1812 gegen Napoleon mit. Der älteste Sohn jedoch, Heinrich Escher (1776—1853) wurde in Genf, Paris und London zum Kaufmann ausgebildet. Er erlebte die französische Revolution im Hause des Zürcher Bankiers Hans Konrad Hottinger in Paris, wo er unter anderen Marschall Ney kennen lernte. Mit achtzehn Jahren ging er im Auftrag einer holländischen Gesellschaft nach den Vereinigten Staaten, um Ländereien am Eriesee zu kaufen. Mit 24 Jahren war er Teilhaber des Pariser Bankhauses Hottinger, hielt sich aber lange in den Vereinigten Staaten auf; er verkehrte dort mit dem ersten Präsidenten der USA, George Washington, und seinem Nachfolger Jefferson, mit dem polnischen Freiheitskämpfer Kosciusko und dem New Yorker Kaufmann und Bibliothekstifter Johann Jakob Astor. Er kehrte als reicher Geschäftsmann in die Schweiz zurück und widmete sich dem Handel mit Ländereien, Rohbaumwolle, exotischen Hölzern und Kolonialwaren.

Seine Gattin war die zwanzig Jahre jüngere Henriette Lydia Zollikofer aus dem Schloß Hard bei Ermatingen, Sproß einer berühmten Sankt Galler Kaufmanns- und Industriellenfamilie, eine stolze, oft kränkliche Frau, die das Hauswesen scharf im Zügel hielt und als «grande dame» aufzutreten gewohnt war. «Bei den etwas steifen und traditionellen Anlässen», schreibt Gagliardi, «wurde, selbst wenn Kinder zu Gäste waren, ganz im Stil großer aristokratischer Häuser, auf Goldgeschirr serviert. Obschon eine sorgfältige und genaue Hausfrau, die den weitläufigen Betrieb bis ins einzelne kontrollierte und alles zählte, faßte die Junkerin mit ihren

schönen Händen die Gegenstände doch nie anders als in Handschuhen an.»

In den Jahren 1826/31 ließ Heinrich Escher unmittelbar am Ufer des Zürichsees in der Gemeinde Enge einen Park und ein Herrschaftshaus errichten, das er «Belvoir» nannte. Er ließ herrliche Bäume und Blumen pflanzen und eine umfangreiche Orangerie erstellen. Seine Käfer- und Schmetterlingssammlung erhielt aus der ganzen Welt Zuzug. Bei der Betreuung der Sammlung half der junge Glarner Theologe Oswald Heer, der sich später dem Studium der Naturwissenschaft zuwandte und als berühmter Botaniker mit Alfred Escher lebenslänglich verbunden blieb. Einige Käferarten tragen den wissenschaftlichen Beinamen «Escheri», im Hinblick darauf, daß Heinrich Escher sie als erster beschrieben hat. Heinrich Escher-Zollikofers naturgeschichtliche Sammlungen gingen nach seinem Tode an das Polytechnikum über.

Alfred war ein Kind von zarter Gesundheit. Mit seiner um drei Jahre älteren Schwester Clementine erhielt er vorerst Privatunterricht bei Oswald Heer und anderen Lehrern; 1834 trat er in das neu gegründete Kantonale Gymnasium ein. Sehr bald zeigte sich seine Neigung, Kreise zu bilden und sie zu beherrschen. Das Familienleben war sehr glücklich. Der Vater liebte es, alle Jahre mit den Kindern eine größere Reise durch die Gebirgswelt zu machen; später durchstriefte Alfred mit Schulfreunden in den Sommerferien die Berge vom Engadin bis zum Großen St. Bernhard, immer mit wissenschaftlichen Forschungen beschäftigt.

### *An der Universität*

Die Studentenjahre zeigen Alfred Escher im wesentlichen schon als fertige Persönlichkeit: Die geistige Begabung mit ihrer Klarheit des Urteils, mit ihrem tiefen Ernst und mit der Energie des Verwirklichens trat schon voll zutage. Früh zeigte sich der Ehrgeiz des Führerbewußtseins, früh auch die Unfähigkeit, Widerspruch zu ertragen, früh der leidenschaftliche, uneigennützig Wille zur Leistung für die Öffentlichkeit.

Als Student der Rechte an der erst wenige Jahre vorher gegründeten Zürcher Universität schloß Escher sich vor allem an Friedrich Ludwig Keller an, der bis 1837 neben seiner Professur noch das Präsidium des Obergerichts innehatte.



Escher trat 1837 in den Zofingerverein ein, wo er — nach einem Auslandsaufenthalt mit Studien in Bonn und Berlin — bald eine führende Rolle zu spielen begann und im Herbst 1839 den Vorsitz der Zürcher Sektion übernahm; in den Jahren 1840 und 1841 war er Zentralpräsident. In dieser Zeit wandte er sich innerlich immer mehr der Gedankenwelt des Liberalismus zu, weil er erkannte, daß darin die Zukunft des schweizerischen Staates liege. So entfremdete er sich den Anschauungen jener Kreise, denen er von Geburt und Herkommen angehörte, ja seiner eigenen Familie, ohne jedoch den geistigen Boden eines soliden Bürgertums zu verlassen. Schon als Student aber forderte er ein gesamtschweizerisches Denken statt des damals blühenden Partikularismus und Kantönligeistes, dem es ja seit dem Sturz der Helvetik gelungen war, einen engeren Zusammenschluß der eidgenössischen Orte zu verhindern.

Es war damals noch selten, daß ein Rechtsgelehrter den Dokortitel erwarb. Escher doktorierte als erster an der juristischen Fakultät der Zürcher Universität und bestand die Prüfung im Juli 1842 mit der besten Note. Nach Beendigung des Studiums begab er sich nach Paris, um die französische Sprache und Rechtspflege zu studieren. Seine Absicht war damals, Rechtslehrer zu werden, und er habilitierte sich 1844 als Privatdozent an der Universität Zürich, um Staatsrecht und Zivilprozeßrecht zu lesen — aber er gab die Lehrtätigkeit nach wenigen Jahren auf.

### *Als Jüngster — Präsident*

Er war inzwischen in ein bedeutenderes Arbeitsfeld berufen worden, für das er eine auffallende Begabung und Tüchtigkeit besaß: in die Politik.

Seine Winterthurer Freunde, voran Dr. Jonas Furrer, damals Großrat und Advokat, überredeten ihn, sich dem Wahlkreis Elgg als Großratskandidat zur Verfügung zu stellen. So wurde er am 21. Juli 1844, kaum wahlfähig geworden, mit 25 Jahren in das kantonale Parlament gewählt. Im gleichen Fischzug gewannen die Liberalen im Kanton Zürich die Mehrheit zurück, die sie 1839 im Zusammenhang mit dem Straußenhandel verloren hatten.

Zum besseren Verständnis der damaligen Verhältnisse sei beigelegt, daß die Demokratie damals eine repräsentative, nicht eine direkte war.

Vom Volk wurde nur der Große Rat, also das Parlament, gewählt. Dieser bestellte die Regierung, und die Regierung wählte die Beamten, teilweise auf Lebenszeit. Nur wer Mitglied des Großen Rates war, konnte Mitglied der Regierung werden; es bestanden noch keine Unvereinbarkeitsbestimmungen, die die Aemterkumulation verhinderten.

Zwei Jahre nach dem Eintritt in den Großen Rat wurde Escher zum Vizepräsidenten und zugleich zum dritten Tagsatzungsgesandten Zürichs gewählt. In dieser Zeit bekämpfte er die Bestrebungen zur Bildung eines Sonderbundes wie auch die Absicht zur Durchführung von Freischarenzügen; seiner Auffassung nach sollten verfassungsmäßige Mittel zur Schlichtung der Streitigkeiten genügen. Aber er drang damit nicht durch. Im Juni 1847, während sich die Sache des Sonderbundes immer mehr zuspitzte, bekleidete Escher den Posten des Staatsschreibers, und Ende des gleichen Jahres erwählte ihn der Große Rat des Kantons Zürich zu seinem Präsidenten, obgleich er das jüngste Mitglied war.

Man würde freilich irre gehen, wenn man annähme, dieses schnelle Aufsteigen sei ohne allen Widerspruch erfolgt. Das Geheimnis von Eschers Aufstieg lag nicht nur in einem besonderen Zauber seiner Persönlichkeit, sondern auch in der gründlichen Kenntnis aller Geschäfte, die ihm begegneten, und es mag wohl sein, daß er den einen oder andern Ratskollegen in dieser Hinsicht weit überragte. Schon früh warnte ihn ein Freund, «er sei in hohem Grade gefürchtet und beneidet; auf ihm laste der Vorwurf, reich und ein Stadtbürger zu sein, vor allem aber, daß er die andern an Gediegenheit des Wissens, an Schärfe des Verstandes und an ausdauernder und energischer Tätigkeit übertreffe, was ihm nur wenige verzeihen dürften». Tatsächlich beherrschte er den Regierungsrat schon als Staatsschreiber.

Obgleich noch nicht im eidgenössischen Felde tätig, eröffnete er die Frühjahrssitzung des Zürcher Großen Rates am 28. März 1848 mit einer Rede von staatsmännischem Format über die Lage der Schweiz und die Zukunft der Eidgenossenschaft. Er setzte sich sehr für die Vereinheitlichung des Staates oder doch für die politische Gleichstellung aller Bürger in Bundessachen ein. «Ist ein Staat, der das Unglück hat, so klein zu sein wie die Schweiz, nicht dadurch schon genug gehemmt? Oder besitzen wir einen solchen Überfluß an Intelligenzen, daß wir sie in *eine* schweizerische Regierung nicht unterbringen könnten, daß wir 26 Regierungen bedürfen, um sie alle gehörig zu betätigen?» rief er aus. Dann wandte er sich den volkswirt-



schaftlichen und sozialen Problemen zu, die der Umschwung von 1848 hervorrief. «Halten wir uns immer vor Augen», schloß er die Rede, «daß alle menschlichen Satzungen nicht darum allein, weil sie einmal auf dem Papier stehen, sondern nur so lange wahre und natürliche Geltung haben, als sie, wenn auch jenes Papier verloren ginge, jeden Augenblick wieder so und nicht anders aus der Ueberzeugung der Mehrheit der Bürger hervorgehen würden.»

Gottfried Keller, der damals unter dem Einfluß der Liberalen von einem Freischärler und Hitzkopf zum besonnenen Menschen geworden war, schrieb 1847 über den gleichaltrigen Escher: «Der Sohn eines Millionärs, unterzieht er sich den strengsten Arbeiten vom Morgen bis zum Abend, übernimmt schwere, weitläufige Aemter in einem Alter, wo andere junge Männer, wenn sie seinen Reichtum besitzen, vor allem das Leben genießen. Man sagt zwar, er sei ehrgeizig; mag sein — es zeichnet nur eine bestimmtere Gestalt. Ich meinerseits würde schwerlich, auch wenn ich seine Erziehung genossen hätte, den ganzen Tag auf der Schreibstube sitzen, wenn ich dabei sein Geld besäße.»

Sein Biograph, Ernst Gagliardi, schreibt darüber: «Er war der Erbe ungewöhnlich günstiger innerer und äußerer Verhältnisse; aber er hat in einer lebenslangen, rastlosen und uneigennütigen Tätigkeit gezeigt, daß er die Verdienste früherer Generationen nur als den Stachel zu eigener Leistung empfand.» Den Stachel zu eigener Leistung sollte er in der Folgezeit bis zur schmerzlichen Erschöpfung auskosten. Vieles, was hier der Uebersicht halber in Kapitel gegliedert nacheinander erzählt wird, hat sich in Tat und Wahrheit nebeneinander und miteinander und in einem für seine Mitmenschen oft unbegreiflichen Tempo abgespielt.

Zunächst berief ihn das Vertrauen seiner Mitbürger in den Nationalrat, der am 6. November 1848 in Bern erstmals tagte. Escher wurde schon am zweiten Tag zum Vizepräsidenten gewählt. Wenn er nicht Bundesrat geworden ist, so deshalb, weil der Zürcher Sitz in der Bundesregierung durch den älteren Jonas Furrer bereits vorzüglich besetzt war; und 1861, als Furrer starb, hatte Escher andere Aufgaben übernommen, die er als Privatmann besser lösen konnte. Dagegen wurde er im Kanton Zürich unverweilt zum Nachfolger des neuen Bundespräsidenten, zum Regierungsrat und Amtsbürgermeister und zum Mitglied des Kirchenrates erkoren. Von nun an geht seine Tätigkeit im zürcherischen Feld neben derjenigen im eidgenössischen her. Eine ungeheure Arbeitslast verzehrt seine Kräfte. Manch-

mal läßt er sich in seinem Arbeitszimmer im Obmannamt ein Bett aufschlagen, um nachts ein paar Stunden ruhen zu können und am Morgen gleich bei der Arbeit zu sein.

Einer der unbestrittensten Ruhmestitel des liberalen Regiments unter Alfred Escher ist wohl das staatliche Stipendium, das Gottfried Keller von 1848 bis 1852 gewährt wurde und dem Dichter ermöglichte, seinen Aufenthalt in Heidelberg und in Berlin zu finanzieren. Escher hat nicht nur als Erziehungsdirektor diese bescheidene, aber doch ausschlaggebende jährliche Unterstützung mehrmals erneuert, sondern 1854 auch als Privatmann bei der Tilgung von Gottfried Kellers Berliner Schulden mitgewirkt.

Im Nationalrat wurde der Dreißigjährige 1849 zum Präsidenten gewählt. Das bedeutete für ihn, daß er jedes einzelne Geschäft mit der ihm eigenen Exaktheit studierte, ob es nun Zoll- oder Eisenbahnfragen, staatsrechtliche oder zivilrechtliche Belange betraf. Wir ersparen uns hier eine Aufzählung der eidgenössischen Kommissionen, denen er angehörte; die für seine Lebensarbeit wesentlichen Punkte — so der Eisenbahnbau — erfahren an anderer Stelle ihre Würdigung.

Zur Ueberraschung und Bestürzung vieler Zürcher ersuchte er im Frühjahr 1855 um Entlassung aus dem Regierungsrat und einigen anderen Aemtern. Nachtarbeit und rastloses Wirken hatten seine Gesundheit untergraben, hatte er sich doch zu seinen politischen Aemtern noch die Leitung eines der größten wirtschaftlichen Unternehmen, die es in der Schweiz damals gab, der Nordostbahn, aufgeladen. Es war eine Ironie des Schicksals und für Escher das nicht zu übersehende Warnzeichen, daß er kurz nach der Eröffnung der Bahnstrecke Romanshorn — Winterthur schwer erkrankte. Nun trat er in Zürich, wo zwischen 1845 und 1855 nichts von Bedeutung geschehen war, ohne daß er sein Wort dazu gesagt hätte, ins zweite Glied und mußte auch die Session des Nationalrates versäumen. Gottfried Keller schrieb in einem Brief an einen Freund: «Ich habe mit Betrübnis gelesen, wie der Bürgermeister Escher schon fertig ist mit seiner Gesundheit. Was hilft ihm nun sein großer Eifer; denn er hat sich offenbar durch seine Regiererei und Arbeit ruiniert.» Und ein erklärter Gegner bekannte, Escher sei unersetzlich, einen tätigeren Arbeiter könne man kaum finden. Seine Selbstherrlichkeit sei bei einem seinen Kollegen so weit überlegenen Manne begreiflich, «und wahrhaftig, da, wo es nicht nach seinem Kopfe ging, war's selten das Bessere. Der einzige in unseren Augen gerechtfertigte Vorwurf, der Escher trifft, ist der: Er ver-



kehrt zu wenig direkt mit dem Volke. Aber Escher steht in unseren Augen hoch, sehr hoch durch seine Charakterfestigkeit, und unsere Achtung ist bis zur Bewunderung gestiegen durch den Akt seines Austrittes.»

### *Schulmann und Erziehungsdirektor*

Die führende Rolle, die Alfred Escher als junger Nationalrat bei der Gründung des Eidgenössischen Polytechnikums spielte, hat seine Tätigkeit als Schulmann im Kanton und in der Stadt Zürich in den Hintergrund treten lassen. Dabei hat man sich zu vergegenwärtigen, daß vor allem die Mittel- und Hochschule Zürichs, aber auch die Volksschule, Schöpfungen der liberalen Strömungen und Kräfte sind, die in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts das politische Leben Zürichs beherrschten.

Alfred Escher hatte selbst als Schüler das im Jahre 1833 gegründete Gymnasium besucht und sich dabei unter anderem durch die Gründung zweier Schülervereine ausgezeichnet, von denen der eine literarisch, der andere naturwissenschaftlich gerichtet war. Man mag in diesen Bestrebungen ein Ungenügen der Schule vermuten und empfängt eine überraschende Bestärkung in diesem Punkt, wenn man Eschers Tätigkeit als Erziehungsrat und Erziehungsdirektor ins Auge faßt.

Kaum hatte er seine politische Laufbahn angetreten, so ging er — im Jahre 1845 zusammen mit Jonas Furrer in den Erziehungsrat gewählt — gleich auf eine Schulreform los, die an der erst zwölf Jahre im Betrieb stehenden Kantonsschule schon fällig war. Es war am 18. Juni 1846, als der Erziehungsrat eine Motion Escher behandelte, des Wortlautes, eine Kommission möge untersuchen:

«erstens: ob und in welcher Art die französische Sprache als obligatorisches Unterrichtsfach im Gymnasium eingeführt werden solle;

zweitens: ob und in welcher Weise der Unterricht am Gymnasium überhaupt, insbesondere aber in den Naturwissenschaften, der Geschichte, der deutschen Sprache und der Philosophie einer Revision zu unterwerfen sei.»

Die Kommission war bald darüber einig, daß der erste Punkt der Motion verwirklicht werden müsse.

In der Hauptdebatte setzte sich Escher energisch für die Pflege der modernen Sprachen auf Kosten von Latein und Griechisch ein. Die erste

Klasse hatte damals zwölf, die zweite Klasse zehn, die dritte sieben Lateinstunden. Als den «grellsten Übelstand» im bisherigen Gymnasialunterricht bezeichnete er die gänzliche Vernachlässigung der neuen Sprachen; dies sei eine «Überschätzung des Alten und eine Geringschätzung des Neuen». Der Gymnasialunterricht hatte auf die Bedürfnisse des Lebens zu wenig Rücksicht genommen, ja sogar mit diesen im Widerspruch gestanden. Je inniger der geistige Verkehr, je leichter gemäß den verbesserten Kommunikationsmitteln die Berührung zwischen den verschiedenen Nationen, desto mehr Bedeutung gewannen die lebenden Sprachen. Blieben diese weiterhin unberücksichtigt, erklärte Escher, so wäre die Folge, «daß die Männer mit sogenannter gelehrter Bildung sich immer weniger dazu eignen zu sein, was sie sein sollten, nämlich die Vorkämpfer und Träger der geistigen Entwicklung der Nation: Daß sie im Gegenteil immer mehr zu einer dem Laien unbegreiflichen und darum jeden Einflusses auf das Leben beraubten toten Kaste herabsinken müßten!» Für die französische Sprache — die als einzige moderne Sprache eingeführt werden sollte — fiel der Umstand ins Gewicht, daß sie mehr und mehr zur Weltsprache wurde. Neben dem praktischen war aber auch das nationale Bedürfnis bestimmend für die Einführung des Französischunterrichts: «Größere Einigung des Vaterlandes trotz seiner sprachlichen Verschiedenheit».

Im Deutschunterricht verlangte er mehr Übungen in schriftlichen Aufsätzen und in mündlichen Vorträgen mit der Begründung: «Für einen gebildeten Mann in einer Republik sind Gewandtheit im mündlichen Vortrag und Klarheit des Ausdruckes schlechtweg unentbehrlich.»

Im Geschichtsunterricht wünschte er, daß auch die französische Revolution behandelt werde, die der Neuzeit ihren Charakter verliehen habe und deshalb zum Verständnis derselben unbedingt erforderlich sei.

Von den Naturwissenschaften waren bis anhin Physik, Zoologie und Botanik in den Lehrplan aufgenommen worden; Escher postulierte außerdem Unterricht in Chemie, Mineralogie, Geologie, und er faßte die Grundzüge der beabsichtigten Reform des Gymnasialunterrichts in zwei Haupttendenzen zusammen: «Die erste geht dahin, den Gymnasialunterricht besser als bisher den Bedürfnissen des Lebens anzupassen. Die zweite ist darauf gerichtet, im Gymnasialunterricht die Rechte der Neuzeit gegen eine einseitige Bevorzugung des Altertums in Schutz zu nehmen.»

Die Industrieschule war ebenfalls reformbedürftig; sie sollte in vermehrtem Maße den Bedürfnissen der handel- und gewerbetreibenden Klas-

sen Rechnung tragen, «unbeschadet jedoch der allgemeinen Bildung und des zusammenhängenden Wissens, in denen wir die ersten Bedingungen des Unterrichts erblicken.»

Eschers Forderungen fanden nicht überall Zustimmung. Sie entfachten vielmehr eine leidenschaftliche Polemik. Ein älterer Professor nannte die Kantonsschulreform Eschers eine Spielerei und schrieb etwas hochfahrend: «Der junge Mann ist zu leidenschaftlich, zu übermütig; er verachtet seine Gegner und wird es büßen müssen.»

Aber im Großen Rat des Kantons Zürich waren für die Verwerfung von Eschers Gesetzesentwurf keine zwölf Stimmen zusammenzubringen, so rasch hatte er seine Ratskollegen von der Zweckmäßigkeit der Reform überzeugt. So muß der Erziehungsrat Alfred Escher als Urheber der Neugestaltung von Gymnasium und Industrieschule betrachtet werden.

Er begnügte sich keineswegs mit der Reform des Lehrplans, sondern führte auch eine Revision des Stipendien- und Unterstützungswesens durch. Er schenkte auch dem Ausbau der Volksschule seine Aufmerksamkeit, doch sollte die Reform des Volksschulgesetzes ein Werk seines Nachfolgers und Freundes Jakob Dubs werden.

Wie hoch er die Bedeutung der Volksschule für die Demokratie einschätzte, geht aus einer Ansprache hervor, die Escher an der Feier des 100. Geburtstages von Heinrich Pestalozzi im Januar 1846 in Außersihl hielt. Man mag dabei in Rücksicht ziehen, daß die aufgeklärte liberale Strömung in der Volksschule zeitweise einen sehr schweren Stand gehabt hatte, besonders während des Straußenhandels von 1839 und der nachfolgenden Jahre, die sich unter dem Regiment der Konservativen abspielten. Der junge Erziehungsdirektor rief aus: «Mein Hoch gilt den zürcherischen Volksschullehrern! Wer unsere Verfassung liebt, der stößt mit mir auf ihr Wohl an. Hat doch kein Stand so viel dazu beigetragen, unser Volk der freisinnigen Institutionen, die in unserer Verfassung niedergelegt sind, würdig zu machen, als der Stand der Volksschullehrer! . . . Wer aufopfernde Hingebung in der Verfolgung eines schönen Lebenszweckes ehrt, der stößt mit mir auf das Wohl der zürcherischen Volksschullehrer an! Wir alle wissen es nur zu wohl, daß manche derselben nur kümmerlich ihr und der Ihrigen Dasein zu fristen vermögen. Wir wissen es nur zu wohl, daß fast jeder von ihnen, wenn er einen anderen Beruf ergriffe, sich ein angenehmeres äußeres Dasein verschaffen könnte . . . Wer also unsere freisinnige Verfassung liebt, wer unerschütterliche Beharrlichkeit



ehrt, wer aufopfernde Hingebung für eine schöne Idee achtet, wer an Überzeugungstreue glaubt, der stimme ein in mein Hoch auf die Lehrer der zürcherischen Volksschule!»

Auch nach seinem Rücktritt aus der Kantonsregierung (1855) konnte Escher sich nicht so bald von der Arbeit an der Volksschule trennen. Viele Jahre lang war er Mitglied der stadtzürcherischen Schulpflege, die er in den entscheidenden Jahren der Reorganisation 1860/61 präsidierte. Er war auch Präsident der Kommission für die Reorganisation des städtischen Schulwesens. Als solcher verfocht er in öffentlichen Vorträgen das «Prinzip der einheitlichen, die Kinder aller Volksklassen umfassenden Volksschule». Bis zum Jahr 1870 gehörte Escher der «Größeren Schulpflege» der Stadt Zürich an.

Dem Bildungswesen aller Stufen war er zeitlebens zugetan, und so finden wir in seinen Briefen immer wieder Hinweise auf Bildungsfragen. Die Weite des Gesichtskreises mag ebensosehr Staunen hervorrufen wie die Frische und Aktualität seiner Anschauungen, die besonders hinsichtlich der Verpflichtung des Schweizers zur Kenntnis der Nationalsprachen ganz modern anmuten. So schreibt er schon als Student, er halte es «für einen durchaus veralteten Bildungsplan, wenn wir Schweizer die sogenannte solide Bildung ausschließlich in Deutschland holen wollen und dann — gleichsam zur Erholung und zum Überfluß — nachher noch ein wenig durch Frankreich und England reisen, wie auf die Löffelschleife oder um sonst einige zufällige Blüten zu pflücken.»

Die Aufgaben des Erziehungsdirektors beschränkten sich schon zu Eschers Zeiten nicht auf die Betreuung der Schulen und der Universität; er nahm auch kulturelle Aufgaben des Staates wahr, die außerhalb der Schule lagen. Dazu gehört die Förderung der Künste. Wir möchten diesen Abschnitt mit der Erwähnung eines Schreibens schließen, das Alfred Escher am 28. Mai 1852 mit der Absendung des vierten staatlichen Stipendiums an Gottfried Keller in Berlin richtete und das besser als viele amtliche Schriftstücke und Protokolle geeignet ist, den Magistraten und zugleich den Menschen Alfred Escher zu zeigen: «Es will dem Erziehungsrat überhaupt scheinen», schreibt er dem Dichter, «daß Sie sich eher zu wenig als zuviel zutrauen. Wenn dies auch Ihrer Bescheidenheit alle Ehre macht, so dürfen Sie auf der andern Seite nicht aus den Augen verlieren, daß, wenn Ihre Erzeugnisse vor dem strengen Gericht Ihrer selbst nicht vollständig bestehen, Sie vielleicht dessen ungeachtet bei andern viel mehr

Gunst zu erwerben geeignet sind. Wir glauben im Erziehungsrat, Sie sollten mit Ihren Dichtungen etwas zuversichtlicher und mutiger ans Tageslicht treten.»

### *Das Wirtschaftsleben um 1850*

Der Sieg des Liberalismus in den Jahren 1847 und 1848 legte den Weg frei, um eine Rückständigkeit aufzuholen, die uns Heutigen unbegreiflich scheint. Die Verfassung des neuen Bundesstaates erklärte die ganze Schweiz als ein einheitliches Zollgebiet, so daß die Bauern keine Kartoffeln mehr von einem Kanton in den andern zu schmuggeln brauchten; die mittelalterlichen Weg- und Brückengelder wurden beseitigt; Maß, Gewicht und Münzfuß wurden nach und nach vereinheitlicht. Vordem galten in der Schweiz elf verschiedene Währungen, darunter der französische Franken, der Reichsgulden, der Zürcher Gulden. Es galten als Längenmaße Zoll und Fuß, Elle, Klafter und Meile, als Hohlmaße Eimer, Scheffel, Malter und Saum, aber es gab sechzig Arten von Ellen und einundachtzig verschiedene Flüssigkeitsmaße. Die Gewichtseinheit, das Pfund, war von Ort zu Ort verschieden.

Aber so sehr diese Komplikationen das Wirtschaftsleben hemmen konnten, so wenig vermochten sie die Entwicklung hintanzuhalten. Trotz der Rückständigkeit ihrer wirtschaftlichen Organisation galt die Schweiz damals als das am stärksten industrialisierte Land des europäischen Kontinents, hauptsächlich dank der verbreiteten Baumwoll- und Seidenindustrie und der aufkommenden Maschinenindustrie.

Die Bundesverfassung von 1848, die das ganze Gebiet der Schweiz zu einer wirtschaftlichen Einheit verschmolz, ließ dem Wirtschaftsleben einen mächtigen Auftrieb. Die Baumwollindustrie wuchs beispielsweise von 1844 bis 1857 auf die doppelte Größe; im letztgenannten Jahr wurden in der Schweiz schon hundert mechanische Werkstätten und gegen fünfzig Eisen-, Messing- und Metallgießereien gezählt. Die tägliche Arbeitszeit eines Arbeiters betrug damals noch zehn bis vierzehn Stunden, und die Kinderarbeit war noch nicht abgeschafft. Der tiefe Stand der Löhne war nicht nur auf das Überangebot von Arbeitskräften, sondern auch auf die geringe Produktivität der Arbeit und auf den Zwang zur internationalen Konkurrenz im Export zurückzuführen.

## *Die Gründung der Nordostbahn*

Seltsamerweise wies die Schweiz, obschon sie seit langem ein vielbesuchtes Reiseland war, um die Mitte des 19. Jahrhunderts nur wenige Verkehrseinrichtungen auf, die man als zeitgemäß bezeichnen konnte. Die modernsten Verkehrsmittel waren die Dampfschiffe, die es bereits auf allen größeren Seen gab. Den Schienenverkehr hatten England, die Vereinigten Staaten von Amerika, Deutschland, Österreich, Frankreich, Rußland, Italien und die Niederlande bereits eingeführt. Die erste Lokomotive auf Schweizer Boden rollte aber erst 1844 auf der zur Elsässer Bahn gehörenden Strecke St. Louis—Basel. Und nochmals drei Jahre vergingen, bis 1847 die fünfundzwanzig Kilometer messende erste schweizerische Eisenbahnstrecke Zürich—Baden entstand.

Erst in den 1850er Jahren wurde die Situation reif für die Lösung der Eisenbahnfrage. Im November 1849 eröffnete Alfred Escher als Präsident des schweizerischen Nationalrates die Session mit den folgenden Worten: «Von allen Seiten nähern sich die Schienenwege immer mehr der Schweiz. Bereits wird die Frage, wie sie in Verbindung miteinander gebracht werden sollen, eifrig verhandelt; es tauchen Pläne auf, nach denen sie um die Schweiz herumgeführt werden sollen, und dieser droht damit die neue Gefahr, gänzlich umgangen zu werden und in Zukunft das traurige Bild einer europäischen Einsiedelei darbieten zu müssen.» In einer vom 12. November 1849 datierten Motion Escher, die von zahlreichen Mitgliedern des Nationalrates, so von General Dufour, von dem Basler Achilles Bischoff und dem Berner Jakob Stämpfli, mitunterzeichnet war, erhielt der Bundesrat den Auftrag, Vorbereitungen für den Bau von Eisenbahnen zu treffen. Dieser ließ darauf ein Verkehrsnetz entwerfen, das in der Hauptsache den Verkehrsstraßen und Wasserläufen folgte. Doch war der Bund bei weitem nicht stark genug, die großen wirtschaftlichen Aufgaben, die der Ausbau eines Bahnnetzes stellte, zu übernehmen; er überließ sogar bei der Festsetzung der Konzessionen den Kantonen weitgehende Entscheidungsbefugnis. Die Kardinalfrage, ob der Staat oder die Privatwirtschaft bauen sollte, wurde in den Räten lange diskutiert, und Escher, der die richtige Lösung im Bahnbau durch Private unter staatlicher Aufsicht erblickte, kam dadurch in einen scharfen Gegensatz zu dem Berner Bundesrat Stämpfli, der sich für den staatlichen Bahnbau einsetzte. Die eidgenössischen Räte entschieden sich am 8. Juli 1852 mit großer Mehrheit für



den privaten Bahnbau. Dieser Entscheid ist weitgehend auf die damals höchst ausgeprägte Rivalität zwischen Kantons- und Bundeshoheit zurückzuführen; dem Privatbau wurde der Vorzug gegeben, damit der Bund nicht in den Besitz eines neuen und wirksamen Machtmittels komme. Escher war kurz zuvor einem Gründungskomitee für den Bau der «Bodenseebahn», einer Verbindung zwischen Zürich und dem Bodensee, beigetreten. Er übernahm offiziell am 28. Februar 1853 die Leitung der Gesellschaft, die im Mai gleichen Jahres die unwirtschaftlich arbeitende «Nordbahn», die sogenannte «Spanischbrötlibahn» erwarb und sich fortan «Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft» nannte. Im übrigen entfesselte der Bundesbeschluß über den privaten Eisenbahnbau eine gewaltige Initiative; bis Ende 1853 wurden in der Schweiz nicht weniger als elf Eisenbahngesellschaften gegründet, die jedoch mit sehr unterschiedlichem Glück ihre Ziele verfolgten. Die von Basler Kreisen unter der Führung von Joh. Jak. Speiser (1813—1865) am 4. Februar 1853 ins Leben gerufene Schweizerische Centralbahngesellschaft nahm den Bau ihrer Stammlinie Basel—Olten sogleich in Angriff und fügte bis 1859 die Abzweigungen nach Aarau, Luzern und Solothurn—Biel hinzu. Der weitsichtige J. J. Speiser war übrigens in der Frage des Alpendurchstichs ein früher und entschiedener Befürworter der Gotthardroute. In der Westschweiz entstand 1855/56 die Linie Yverdon—Lausanne—Morges; gleichzeitig erstellten kleinere Gesellschaften in der Ostschweiz mehrere kürzere Eisenbahnstrecken, die schon 1857 zu den «Vereinigten Schweizer Bahnen» verschmolzen wurden. Im schweizerischen Eisenbahnsystem jener Zeit war die Nordostbahn eine der bestfundierten und wurde bald eine der rentabelsten.

Die Nordostbahn-Gesellschaft nahm unter der Leitung Alfred Eschers die Konzessionsverhandlungen und den Bau ihres Netzes sogleich an die Hand. Im Laufe von zwei Jahren waren die ersten Bahnlinien betriebsbereit. Die Strecke Winterthur—Romanshorn wurde am 10. Mai 1855, die Linie Winterthur—Örlikon am 27. Dezember 1855 und das Stück Örlikon—Zürich am 26. Juni 1856 eröffnet. Am 29. September 1856 folgte Baden—Brugg, am 15. Mai 1858 Brugg—Aarau. Dazu kam die am 6. April 1857 eröffnete Rheinfallbahn Winterthur—Schaffhausen und am 18. August 1857 die Strecke Turgi—Waldshut. Das war das Netz der Nordostbahn vor 1860.

In aller Kürze sei noch einer weiteren Entwicklungsphase der Nordost-

bahn Erwähnung getan. Ihre Geschäfte gingen vorzüglich, bis die Leitung des Unternehmens — nicht zuletzt unter dem Konkurrenzdruck der unglückseligen, während der Bauzeit in Konkurs geratenen «Nationalbahn» — sich anfangs der 1870er Jahre zum Bau zahlreicher unrentabler Nebenlinien entschloß. Unter anderem wurde im Jahr 1874 die linksufrige Zürichseebahn erstellt; an ihren Verlauf in der Stadt Zürich erinnert noch der Straßentunnel durch den Ulmberg. Das damalige Trasse zerschnitt Eschers Landgut im Belvoir, doch unternahm er nichts, um die Schädigung seines privaten Eigentums abzuwenden, obgleich ihm das ein Leichtes gewesen wäre. Um 1876 begann mit der allgemeinen Wirtschaftskrise auch eine Krise der Nordostbahn, die viel zur Entthronung Eschers beitrug.

### *Das Polytechnikum, die heutige ETH*

Eine der ersten Forderungen, die Escher im Nationalrat erhob, war die nach der Schaffung einer eidgenössischen Universität, übrigens ein alter Lieblingsgedanke, den er schon als Student verfochten hatte. In der Bundesverfassung von 1848 war darum die Schaffung einer solchen Lehranstalt vorgesehen, und Escher betrieb ihre Verwirklichung mit verdoppelter Energie, sobald 1852 die Eisenbahnfrage im Nationalrat einen Abschluß gefunden hatte. Bald erhob sich aber gegen die Zentralisierung des höheren Unterrichtes eine scharfe Opposition, die vielerlei Ursachen hatte, darunter konfessionelle und sprachliche, ganz abgesehen von der Eifersucht anderer Orte auf Zürich, das die eidgenössische Universität für sich beanspruchte. Der Nationalrat debattierte im Januar 1854 vier Tage lang über die Frage des Eintretens auf das Hochschulgesetz, das die eidgenössische Universität und das Polytechnikum, von dem bis jetzt niemand gesprochen hatte, getrennt behandelte.

Die Räte stimmten dann für eine Vereinigung der beiden Lehranstalten; doch erhob sich vor allem in der Westschweiz ein Sturm gegen dieses Vorhaben, so daß sich die Verfechter des Plans schließlich mit dem Polytechnikum begnügten. Es war ein parlamentarisches Meisterstück der Hochschulfreunde, vorab der Thurgauer Kappeler und Kern, die nach der Verwerfung der eidgenössischen Universität am 1. Februar 1854 durch den Nationalrat zusammen mit Escher ein neues Gesetz so schnell auf-

setzten, daß der Entwurf über Nacht bereinigt, ins Französische und Italienische übertragen und vervielfältigt werden konnte. Der Ständeratspräsident teilt seinen Ratskollegen am 2. Februar mit, der abgeänderte Vorschlag sei fertig und komme am 3. Februar in Beratung.

Nachher ging alles schnell. Die neue Schule erhielt als Ersatz für die fallengelassene eidgenössische Universität eine «politisch-humanistische Fakultät», die in der heutigen ETH die Bezeichnung «Allgemeine Abteilung» trägt. Escher hatte die Zürcher Bevölkerung, obgleich sie für die eidgenössische Lehranstalt Opfer zu bringen hatte, auf seiner Seite. Am Abend des 17. Februar 1854 brachten die Studenten der Universität den heimgekehrten Zürcher Mitgliedern des National- und Ständerates einen Fackelzug.

Escher nahm auch an der Ausarbeitung der Organisation und am personellen Aufbau des Lehrkörpers der neugeschaffenen Schule den lebhaftesten Anteil. Als Regierungspräsident von Zürich und als Präsident der Nordostbahn-Gesellschaft konnte er freilich nicht daran denken, im schweizerischen Schulrat, dem die Aufsicht über das Polytechnikum übertragen wurde, den Vorsitz zu führen. Er gehörte dieser Behörde jedoch als Vizepräsident bis zu seinem Tode an und förderte das Polytechnikum, das sich später Eidgenössische Technische Hochschule nannte, vor allem durch die Berufung hervorragender Lehrkräfte.

### *Die Gründung der Schweizerischen Kreditanstalt*

Wie sehr das Wirken eines einzelnen Mannes nicht bloß gewisse Wirtschaftszweige, sondern die gesamte Wirtschaft einer Stadt, ja sogar eines Landes reich befruchten kann, dafür ist die von Alfred Escher im Jahre 1856 gegründete Schweizerische Kreditanstalt ein Beispiel. Jahre später gestand er, der Platz Zürich habe durch die Tätigkeit der Kreditanstalt in der Finanzwelt eine Bedeutung erlangt, die niemand voraussehen konnte.

Im kurzen Abschnitt über die wirtschaftliche Lage der Schweiz um 1850 wurde des großen Aufschwunges gedacht, den damals vor allem die Industrie nahm. Bald sollte sich zeigen, daß die Ausweitung der industriellen Produktion und der wirtschaftlichen Tätigkeit überhaupt das Fehlen leistungsfähiger Finanzinstitute offenkundig werden ließ. Bis dahin hatten



einige Privatbanken den Bedürfnissen genügt. Manche Handelsfirmen betrieben nebenher Bankgeschäfte; die Industrie finanzierte sich so gut als möglich selbst, so daß außer dem Hypothekargeschäft nur der internationale Zahlungsverkehr befriedigt werden mußte. Für diese Tätigkeit hatten sich in Zürich die beiden größten ansässigen Banken, Leu & Co. und die Bank in Zürich, lange Jahre hindurch bewährt. In den andern größeren Städten waren ähnliche Banken tätig, die sich mit der Belehnung von Liegenschaften und dem Wechsel- und Diskontgeschäft befaßten.

Die Eisenbahnunternehmungen, die von 1852 weg ins Leben gerufen wurden, waren die ersten größeren Kapitalgesellschaften, die sich in der Schweiz bildeten. Die Verwirklichung ihrer Vorhaben verschlang Summen, wie sie einem einzelnen Privatmann nicht zur Verfügung standen, auch dem reichsten nicht. Die Gründung der Bahngesellschaften und die Finanzierung des Bahnbaus rief sogleich der Frage nach einer Organisation des Kreditapparates.

Die moderne industrielle Entwicklung hatte in Frankreich der Entstehung eines neuen Banktypus, des Crédit Mobilier, der Industriefinanzierungs- und Handelsbank gerufen, der in den andern Ländern des Kontinents rasch Verbreitung fand.

Französische und bald auch deutsche Crédit-Mobilier-Banken verfolgten die Entwicklung des Eisenbahnbaus in der Schweiz mit lebhaftem Interesse und benützten das Fehlen einer schweizerischen Kreditorganisation größeren Stils, um sich in die Finanzierung des schweizerischen Eisenbahnwesens einzuschalten. Als im Jahre 1853 die Nordostbahn-Gesellschaft ihr Aktienkapital erhöhte, mußte sie dafür das Frankfurter Bankhaus Rothschild in Anspruch nehmen. Der Mangel eines landeseigenen leistungsfähigen Bankinstitutes machte sich in dringlicher, ja beschämender Weise bemerkbar.

Die wenige Monate zuvor gegründete «Allgemeine deutsche Kreditanstalt in Leipzig» hatte auch erkannt, daß die Schweiz einer Handelsbank bedurfte, und suchte in Zürich Fuß zu fassen. Ihr Vizepräsident war ein Schweizer mit engen Beziehungen zu seiner Vaterstadt Zürich: der um die deutsche Literatur verdiente Verleger C. Hirzel-Lampe, damals schweizerischer Generalkonsul in Leipzig. In Zürich herrschte demgegenüber allerdings die Meinung, man sollte ein Finanzinstitut schweizerischer Nationalität ins Leben rufen und der Leipziger Bank nur dann eine Beteiligung gestatten, wenn sie auf eine eigene Gründung verzichtete. Unter der Füh-

rung Alfred Eschers bildete sich ein aus Verwaltungsratsmitgliedern der Nordostbahn-Gesellschaft, namentlich Peyer im Hof und Professor J. J. Rüttimann sowie aus Persönlichkeiten aus Handel und Industrie bestehendes Komitee, das die Absicht verfolgte, in Zürich ein schweizerisches Bankinstitut für die Finanzierung von Industrie- und Verkehrsunternehmungen zu gründen. Die Promptheit, mit der das vor sich ging, ist für Escher kennzeichnend. Im Frühjahr 1856 gewann der Gedanke deutlichere Umrisse; am 28. Juni wurden dem Regierungsrat die Statuten der Schweizerischen Kreditanstalt zur Konzessionserteilung eingereicht; am 5. Juli genehmigte er sie; am 14. Juli konstituierte sich der Gründungsausschuß als erster Verwaltungsrat; am 17., 18. und 19. Juli wurden Subskriptionen für den der Oeffentlichkeit vorbehaltenen Teil des auf fünfzehn Millionen festgesetzten Aktienkapitals entgegengenommen.

Am Ende des dritten Zeichnungstages lagen im kleinen Büro der Schweizerischen Kreditanstalt in den Tiefenhöfen — dem heutigen Haus Bleicherweg 1 — Zeichnungen im Betrage von 218 Millionen da, die nur zum kleinsten Teil berücksichtigt werden konnten.

Als erste moderne Handels- und Industriebank in der Schweiz fand die Kreditanstalt einen großen Aufgabenkreis vor. Bald diente sie der öffentlichen Hand wie auch privaten Unternehmer-Gesellschaften bei der Beschaffung von Geldmitteln. Das erste große Emissionsgeschäft war im Frühjahr 1857 eine Anleihe für die Schweizerische Westbahn von zehn Millionen; bald folgten verschiedene Anleihen der Nordostbahn. Damit war dem Schweizer Publikum, um ein Wort von Adolf Jöhr zu gebrauchen, «zum ersten Mal die Möglichkeit eröffnet, sein Geld an ein schweizerisches Wertpapier zu wagen, Freuden und Leiden des Kurszettels zu erfahren». Bald meldeten sich auch die staatlichen Finanzverwaltungen. So wirkte die Kreditanstalt, abgesehen von zahlreichen kantonalen und kommunalen Anleihen, unter anderem auch bei der Finanzierung der Grenzbesetzung 1870/71 mit, die den Bundesrat zur Aufnahme einer Anleihe von 15,5 Millionen veranlaßte.

Die Entwicklung der Kreditanstalt war und ist auf Grund ihres ausgedehnten Kreditgeschäftes stets auf das engste mit der Entwicklung der schweizerischen Wirtschaft verbunden; anfänglich mit der Textil- und der rasch wachsenden Maschinenindustrie, später ebenso sehr mit der Nahrungs- und Genußmittelindustrie, der chemischen Industrie und namentlich mit der Elektrowirtschaft. Außerdem war sie lebhaft beteiligt

an der Gründung und am Ausbau des hochbedeutsamen Wirtschaftszweiges «Versicherung»; die Rentenanstalt, die Schweizerische Rückversicherungs-Gesellschaft, die «Schweiz Allgemeine» und die Zürich-Unfall, um nur diese zu nennen, sind mehr oder weniger der Initiative oder der tatkräftigen Unterstützung der Kreditanstalt zu verdanken. Darüber hinaus hat das Bankinstitut bei den jahrelangen Vorarbeiten für die Finanzierung der Gotthardbahn mitgewirkt und sich am Kampf gegen die in mannigfaltiger Weise auftretenden Widerstände beteiligt. Die Kreditanstalt war auch im Vordertreffen, als es galt, der Nordostbahn und der Gotthardbahn in der schweren Krise von 1877/78 beizustehen.

Durch die Zusammenarbeit mit der Exportindustrie der Schweiz und namentlich durch die Beteiligung am Finanzkonsortium der Gotthardbahn verschaffte sie sich schon früh ein internationales Ansehen.

Der Gründer, Alfred Escher, hat die Geschäfte der Bank von 1856 bis 1877 und nach einem kurzen Unterbruch wieder bis zu seinem Tod geleitet. Welche Fülle von persönlicher Arbeit für ihn damit verbunden war, geht beispielsweise daraus hervor, daß er zwischen 1856 und 1877 215 Verwaltungsratssitzungen der Kreditanstalt selbst präsierte und in diesen 21 Jahren nur 54 Sitzungen versäumte.

Die erste Kapitalerhöhung der Bank von 15 auf 20 Millionen wurde im Jahre 1873 beschlossen, ein Jahr nachdem sie den «Feldhof» am Paradeplatz erworben hatte, um bis 1876 das Gebäude darauf zu erstellen, in dem sich heute der Hauptsitz befindet.

Im Zusammenhang mit den Schwierigkeiten der Gotthardbahngesellschaft legte Escher das Präsidium und das Verwaltungsratsmandat der Kreditanstalt nieder. In seinem Demissionsschreiben vom 27. September 1877 führt er aus, seine Doppelstellung als Präsident der Direktion der Gotthardbahn und als Präsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Kreditanstalt sei nun wegen des Widerstreites der Interessen der beiden Gesellschaften immer schwieriger geworden, und er wünsche die damit verbundenen Mißstände gänzlich zu beseitigen. «Das einzige durchgreifende Mittel zur Erreichung dieses Zweckes besteht darin, daß ich aus einer der beiden unvereinbar gewordenen Stellungen austrete. Wenn ich mich nun aber frage, welche Stellung ich verlassen und welche ich beibehalten soll, so muß ich es als meine Pflicht betrachten, auf dem gefährlicheren Posten auszuharren, und dieser ist augenscheinlich die Gotthardbahngesellschaft . . .»



In dem von tiefer Dankbarkeit und Verehrung zeugenden Antwortschreiben des Vizepräsidenten der Schweizerischen Kreditanstalt, Dr. J. J. Treichler, heißt es: «Wir haben es zwar nie anders gewußt und nie anders erfahren, als daß da, wo sich in Ihren vielseitigen Stellungen die bezüglichen Interessen kreuzten, Sie niemals und nirgends das eine Interesse auf Unkosten des andern bevorzugten, sondern stets mit der skrupulösesten Gewissenhaftigkeit bestrebt waren, nach beiden Seiten gleich gerecht und billig zu verfahren, und daß in Fällen, wo der Widerstreit der Interessen sich in einer Weise zugespitzt hatte, um eine Kollision Ihrer Pflichten entstehen zu lassen, Sie Ihre Thätigkeit und Mitwirkung immer derjenigen Seite ausschließlich zuwandten, auf welcher das Schwergewicht Ihrer Pflicht gelegen.»

Nachdem Escher aus den Diensten der Gotthardbahn ausgeschieden war, übernahm er 1880 bei der Schweizerischen Kreditanstalt erneut den Vorsitz des Verwaltungsrates, den er bis zu seinem Lebensende im Dezember 1882 führte.

Der eklatante Gründungserfolg hat die Kreditanstalt, die am 5. Juli 1956 ihr hundertjähriges Bestehen feiern konnte, von Dezennium zu Dezennium begleitet. Kein einziges Jahr hat sie auf die Verzinsung ihres Aktienkapitals verzichten müssen. Heute ist sie eine der angesehensten im Kranz der Großbanken, die die Trag- und Leistungsfähigkeit der schweizerischen Wirtschaft repräsentieren. Ihre Gründung war ein Beitrag zur wirtschaftlichen Unabhängigkeit unseres Landes von ausländischen Finanzmächten. Vor 100 Jahren ist so auf mannigfache Weise der Grund gelegt worden für die machtvolle Entwicklung und anhaltende Blüte der schweizerischen Wirtschaft.

### *Bauherr der Gotthardbahn*

Die ersten Schüsse der Sprengungen zur Oeffnung des Gotthardtunnels hallten durch die ganze Welt. Der Bau der Gotthardbahn wurde von der Weltöffentlichkeit mit der gleichen Aufmerksamkeit verfolgt wie der kurz zuvor beendigte Bau des Suezkanals. Der Mensch wagte sich mit seinem technischen Können gleichsam ins Unbekannte vor, und die Berichte über Fortgang und Schwierigkeiten der Arbeit hielten die Zeitungsleser in Atem.

Der Bau des Gotthardtunnels begann am 4. Juni 1872 in Göschenen und am 2. Juli in Airolo. Aber bis es so weit war, verstrichen viele Jahre des Planens und Diskutierens, und es bedurfte einer starken und zugleich geschickten Hand, um die widerstreitenden Interessen und Meinungen unter einen Hut zu bringen. Denn es war noch lange keine ausgemachte Sache, daß eine Bahn durch den Gotthard gebaut werden solle. Die Ostschweizer Kantone wünschten den Alpendurchstich beim Splügen oder Lukmanier, und gerade Zürich, dessen italienische Handelsroute seit der Reformation vorwiegend durch Graubünden geführt hatte, neigte lange zu einer solchen Lösung. Ebenso hatten im Oktober 1845 die Orte St. Gallen, Graubünden, Tessin zugunsten des Lukmaniers ein Konkordat abgeschlossen, und als 1853 in Luzern die Vertreter von acht Kantonen sich für den Gotthard aussprachen, war Zürich nicht dabei.

Inzwischen entstanden Projekte und Gutachten in großer Zahl, so 1851 eine Denkschrift des Ingenieurs G. Koller über die Gotthardbahn und 1860 ein Gutachten des Ingenieurs P. Lucchini über den Bau eines Tunnels durch den Gotthard. Der gleiche Lucchini hat später das System der Kehrtunnels am Gotthard entwickelt.

An mehreren Stellen wurden Schienenwege durch die Alpen gelegt. Schon 1854 wurde die Semmeringbahn Wien—Triest eröffnet; der Tunnel durch den Mont Cenis entstand um 1861/62, die Brennerbahn für die Verbindung München—Venedig befand sich im Bau und wurde dann 1867 eröffnet. In der Schweiz war die Entscheidung über die zu wählende Alpenbahn fällig und unausweichlich.

Aber es dauerte bis zum 20. Juli 1863, bis eine Konferenz der Gotthard-Interessenten stattfand. Diese Versammlung beschloß, unverweilt eine größere Tagung einzuberufen. So trafen sich am 7. August gleichen Jahres die Vertreter von fünfzehn Kantonen und zwei Bahngesellschaften in Luzern. Alle sprachen zugunsten des Gotthards. Sie wählten einen Ausschuß und stellten Alfred Escher an die Spitze. Dieser gründete schon am Tag darauf die Gotthard-Vereinigung, die sich als nächstes Ziel die Finanzierung des Unternehmens setzte. Gleichzeitig mußte die technische Seite des Vorhabens gründlich studiert werden, und in Erwartung des Kampfes, der noch entbrennen sollte, galt es, das Schweizervolk von der Zweckmäßigkeit des Alpendurchstichs am Gotthard zu überzeugen. Die Gotthard-Vereinigung wußte um die internationale Bedeutung ihres Vorhabens und wollte auch mit Kreisen in Deutschland und Italien Fühlung nehmen, die

an der Kürze und Leistungsfähigkeit des Schienenweges durch den Gotthard ein Interesse haben konnten.

Darüber vergingen mehrere Jahre, während denen Alfred Escher und seine Mitarbeiter eine fieberhafte Tätigkeit entfalteten. Doch entschied sich Italien erst anfangs 1866 für den Gotthard; dann verursachte der preußisch-österreichische Krieg von 1866 einen Unterbruch der Verhandlungen.

Im Jahre 1869 reiften endlich die lang gehegten Früchte: In diesem Jahr richteten die Regierungen von Preußen, Baden, Württemberg und Italien Noten an den Bundesrat, in denen sie die Wünschbarkeit der Gotthardbahn betonten; es kam ein Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien zustande. In jenem Jahr widerfuhr Escher die politische Enttäuschung im Kanton Zürich, daß die Demokraten an Stelle der Liberalen die Führung übernahmen; doch wurde er selber gleichwohl als Mitglied des Kantonsrates und des Nationalrates bestätigt. Als Folge der von ihm glänzend geführten Gotthard-Debatten in den Räten bewilligten die Stimmberechtigten des Kantons Zürich den ersten Beitrag aus öffentlichen Mitteln an den Bau der Gotthardbahn: Am 22. Mai 1870 beschlossen sie, das kühne, doch hoffnungsvolle Unternehmen mit 3,5 Millionen à fonds perdu zu unterstützen und sich am Aktienkapital mit 5 Millionen zu beteiligen. Kurz darauf genehmigte der Norddeutsche Reichstag eine Beteiligung von 10 Millionen; die Stadt und die Provinz Mailand zeichneten je 1,5 Millionen, die Stadt Genua 7 Millionen.

Der deutsch-französische Krieg 1870/71 wirkte erneut hemmend auf den Fortgang und hätte noch viel unliebsamere Folgen für die Schweiz haben können als den Übertritt der Bourbaki-Armee: der Bundesrat beabsichtigte, vom damals der Schweiz zustehenden Recht zur militärischen Besetzung Nordsavoyens Gebrauch zu machen. Escher bekämpfte diese Strömung scharf, weil sie unserem Lande nichts genützt, wohl aber die internationalen Beziehungen der Schweiz empfindlich gestört hätte. Italien und Deutschland waren als Partner der Gotthardbahn einstweilen unentbehrlich. Gerade im Zusammenhang mit dem deutsch-französischen Krieg erhoben sich allerdings auch Stimmen, die das Gotthardprojekt als eine Gefährdung des Vaterlandes bezeichneten.

Im Spätjahr 1871 schloß sich das neu gegründete Deutsche Reich dem Staatsvertrag an. Damit war die vorgesehene Finanzierung durch 85 Millionen Franken öffentlicher Gelder aus der Schweiz, Deutschland und Ita-

lien sowie durch 102 Millionen privater Mittel (34 Millionen Aktien- und 68 Millionen Obligationen-Kapital) perfekt. Es wurde eine Gesellschaft ins Leben gerufen, der die Ausführung des Projektes oblag; sie nahm Sitz in Luzern. Alfred Escher wurde zum Präsidenten der Direktion und zugleich zum Leiter des Baudepartements gewählt. Welche Begeisterung das tatkräftige Wirken Eschers im Tessin auslöste, ersieht man daraus, daß die Stadt Lugano ihm spontan das Bürgerrecht schenkte. Das Gotthardbahn-Unternehmen war, um im Stil jener Zeit zu sprechen, nicht nur technisch, sondern auch kommerziell eine der kolossalsten Unternehmungen des europäischen Kontinents, und Alfred Escher war praktisch der Bauherr. Er war nicht der Schöpfer der Idee, wohl aber ihr kraftvoller Verwirklicher. «Er bemächtigte sich», schreibt Gagliardi, «eines schon zur Ausführung vorbereiteten Gedankens; aber die beispiellose Geschicklichkeit und Energie der ganzen Aktion ist sein Eigentum und damit das Hauptverdienst um ein immer noch von hundert Zufällen abhängiges Unternehmen.» Als Vorsitzender des Baudepartements schloß er am 7. August 1872 den Vertrag mit dem Genfer Unternehmer Louis Favre über den Bau des Tunnels ab. Es wurde eine Kostensumme von 56,8 Millionen Franken und eine Bauzeit von acht Jahren angenommen.

Das Vorhaben war denn auch derart, daß es die Phantasie der Zeitgenossen aufs tiefste beeindruckte. Eine Eisenbahnlinie durch das Alpengebirge mit einem 15 Kilometer messenden Haupttunnel und 55 kleineren Tunnels von zusammen 40 Kilometer Länge! Beinahe ein Drittel des ganzen Schienenweges lag unter der Erdoberfläche! Eine Bahnlinie mit 32 Brücken und 10 Viadukten!

Der Bau begann an den Talstrecken und am Gotthardtunnel ungefähr gleichzeitig im Jahre 1872; die Zufahrtslinien waren schon nach zwei Jahren beendet. Granit und Gneis, Quarz und Glimmerschiefer des Berges leisteten der Schlag-Bohrmaschine — einem für heutige Begriffe denkbar primitiven Instrument, damals jedoch die modernste Erfindung — gewaltigen Widerstand. Wassereinbrüche und große innere Rutsche (Bergdruck) machten das Arbeiten viel schwerer, als man sich's vorgestellt hatte.

Schon Ende 1875, nach dem dritten Baujahr, wurde es klar, daß die bereitgestellten Geldmittel zur Vollendung der Gotthardbahn bei weitem nicht hinreichten. Für den Mann, der die Finanzierung in unermüdlicher Arbeit zusammengebracht hatte und das erfolgversprechende, kühne Bahnunternehmen verkörperte, für Alfred Escher, muß das eine schmerzliche



Erkenntnis gewesen sein. Er wußte, seine Gegner würden ihn dafür büßen lassen. Der erste Oberingenieur, Gerwig, nahm den Rücktritt, und sein Nachfolger Hellwag errechnete einen Nachtragskredit von 102 Millionen — zu den 187 Millionen, die schon nahezu ausgegeben waren. Der Fehler lag gewiß weitgehend bei den technischen Experten, die die Schwierigkeiten unterschätzt hatten, doch machte man allgemein den Bahn- und Baudirektor, Alfred Escher, dafür verantwortlich. Mochten Hellwags Berechnungen auch etwas üppig ausgefallen sein — die Kostenüberschreitung lag klar zutage.

Man veranstaltete internationale Konferenzen und suchte nach Einsparungen und kam schließlich auf einen Nachtragskredit von 40 Millionen, woran Italien und Deutschland je 10, die Schweiz, das heißt Bund und Kantone zusammen, 8 Millionen und die Gotthardbahn-Gesellschaft 12 Millionen leisten sollten. Die Einsparungen bestanden unter anderem darin, daß man die geplanten Strecken Zug—Goldau und Luzern—Immenensee wegließ; sowohl von Luzern wie von Zürich konnte man den Gotthard über Rotkreuz erreichen. Der Bau der Ceneri-Linie sollte allenfalls verschoben werden; sie wurde dann aber kurz darauf gleichwohl erstellt, weil sie außerhalb des Nachkredites finanziert werden konnte.

Nun sollte der Bund, der bis dahin — nicht zuletzt unter dem Einfluß Alfred Eschers — keinerlei Eisenbahnsubventionen ausgerichtet hatte, 4,5 Millionen beisteuern, die Kantone zusammen 2 Millionen, die Eisenbahngesellschaften 1,5 Millionen. Es half wenig, daß Escher, wie schon erwähnt, im September 1877 das Präsidium der Schweizerischen Kreditanstalt niederlegte, um nicht Mittelpunkt der Gegensätze zwischen der Gotthardbahn und der Bank zu sein. Er erkannte bald, dass die Gegnerschaft, die weitgehend ihm persönlich galt, einer Sanierung der Gotthardbahn im Wege stand, und er entschloß sich im April 1878, auch vom Präsidium der Direktion der Gotthardbahn und von der Leitung des Baudepartements zurückzutreten. In Luzern, am Sitz der Gotthardbahngesellschaft, hatte man es nie gerne gesehen, daß der Präsident der Direktion seinen Zürcher Wohnsitz beibehielt und es sogar durchgesetzt hatte, das von ihm betreute Baudepartement an der Bahnhofstraße 46 in Zürich unterzubringen. Eschers Eigenwille rächte sich jetzt.

Die Volksabstimmung über den Zürcher Anteil am Gotthard-Nachkredit fand am 19. Mai 1878 statt; die Vorlage wurde unter der heftigen Agitation von Eschers Feinden mit geringer Mehrheit verworfen. Als er

nach dem Abstimmungstag morgens halb 3 Uhr in seinem Arbeitszimmer im Belvoir vom Bürodienner das Ergebnis erhielt, soll er ausgerufen haben: «Auch du, mein Zürich!» Nachdem er dann eine Weile stehen geblieben war, setzte er sich stöhnend in seinen Arbeitssessel und sagte: «Es muß auch so gehen!» Er befahl dem Diener zu warten und einen Brief mit seinen neuen Plänen an Bundesrat Welti auf den ersten Berner Zug, der Zürich um fünf Uhr verließ, zu tragen.

Nach schwerem Kampf und Einsatz einer ungeheuren Arbeitskraft erhielt Escher im Januar 1879 die Genugtuung, daß das Schweizervolk den eidgenössischen Gotthard-Nachkredit mit großem Mehr guthieß. Doch war dieser Sieg der Sache durch die bitterste persönliche Niederlage — durch den erwähnten Rücktritt Eschers von der Leitung seines Lieblings- und Lebenswerkes, der Gotthardbahn — erkaufte. Daß ihn die Nordostbahn-Gesellschaft erneut zum Präsidenten des Verwaltungsrates wählte, konnte ihm keinen Ersatz für das Verlorene bedeuten.

Schlimm war auch, daß zur gleichen Zeit eine schwere Wirtschaftskrise nicht nur die Schweiz, sondern auch die umliegenden Länder heimsuchte, so dass die Aktien der Gotthardbahn wie auch jene der Nordostbahn und anderer Unternehmungen schwere Kursstürze erlitten und sich ein allgemeiner Vertrauensschwund bemerkbar machte. Eschers Feinde, deren Zahl mit seinen Erfolgen gewachsen war, hatten die Gelegenheit wahrgenommen, den Untadeligen, Uneigennützigten, den Herrscher über Bahnen, Banken, Hochschulen und Behörden im Mark der Ehre zu treffen.

Die Arbeiten im Tunnel waren freilich nie unterbrochen worden. Louis Favre, der Unternehmer, hatte alles darangesetzt, um die anberaumte Zeit einzuhalten; er erlitt am 19. Juli 1879 den Tod durch Herzschlag als eines der 200 Opfer, die der Bau des Gotthardtunnels gefordert hat.

Am 29. Februar 1880, einem Sonntag, um 11 Uhr 15, trafen die von beiden Seiten vorgetriebenen Stollen zusammen, ein Ereignis, das in der ganzen Welt Widerhall fand. Am 2. März konnten schon die offiziellen Gäste durch den Tunnel fahren, am 23. Mai 1882 erfolgte die feierliche Einweihung der Gotthardbahn, am 1. Juni war Betriebseröffnung — aber Alfred Escher war nicht dabei. Doch wurde an den Feiern von Luzern und Mailand seiner in Ehren gedacht, und die Gemeinde Enge — das Belvoir liegt in ihrem Bereich, und Enge war bis 1893 eine selbständige Gemeinde — widmete ihm eine Dankadresse.

Kurz nach der Eröffnung des durchgehenden Verkehrs erwies sich die

Bedeutung des Alpendurchstichs für den Verkehr mit aller Deutlichkeit. Zunächst durch die Verkürzung der Reise. In acht Stunden Fahrzeit gelangte der Reisende nun von Luzern nach Chiasso, eine Strecke, für die er vordem zwei Tage aufwenden mußte. Für die Spedition von Eilgut von Luzern nach Chiasso hatte man unmittelbar vor der Eröffnung der Gotthardbahn mit drei bis vier Tagen, für gewöhnliches Frachtgut mit zehn bis elf Tagen zu rechnen. Im Jahre 1883 wurden 4500 Tonnen Transportgut, hauptsächlich Kohle und Eisen, aus Deutschland durch den Gotthard nach Italien befördert, 1889 schon 5200 Tonnen. Die Gotthardlinie erwies sich von Anfang an als zweckmäßig angelegt und für grosse Verkehrsleistungen gebaut. Sie ist 1909 durch das Rückkaufsgesetz in den Besitz der Schweizerischen Bundesbahnen übergegangen. Der Gotthardvertrag wurde der neuen Situation angepaßt und im Frühling 1913, noch vor dem ersten Weltkrieg, durch die eidgenössischen Räte ratifiziert.

Im Rahmen der Bundesbahnen ist die Gotthardlinie zeitweise eine der rentabelsten geworden; sie wurde als eine der ersten elektrifiziert. Die Schönheit ihrer Linienführung und die Überwindung gewaltiger Naturhindernisse erfüllen uns heute noch mit Stolz auf die Leistung der Wirtschaft und Technik des 19. Jahrhunderts — und auf die Männer, die diese Leistung vollbracht haben.

### *Licht und Schatten der Persönlichkeit*

Auf der Höhe seines Lebens war Escher auch in seinem Äußeren eine imponierende Persönlichkeit; hochgewachsen, breitschultrig, von aufrechter Haltung und kräftigem Körper, und der rundliche Kopf mit der schön gewölbten Stirn und den blauen Augen, der blühenden Gesichtsfarbe, dem dunkelblonden Haar und Bart, dem stolzen Nacken, vollendeten das Ebenmaß der hohen Gestalt. Sein Auftreten ließ den gebildeten Weltmann erkennen, doch lag ihm alles Gespreizte und Komödiantenhafte fern. Sein Haus im Belvoir prunkte nicht mit Luxus, obgleich es stattlich eingerichtet war. Ein feinerer Gastgeber als Escher, heißt es, hätte sich gar nicht denken lassen, wußte er doch auf liebenswürdige Art die Unterhaltung zu beleben. Mochte er in der Öffentlichkeit manchmal selbstherrlich und autoritär erscheinen, als Privatmann hatte sein Wesen etwas Bescheidenes, ja Kind-

liches. Dieser Wesenszug ist vielleicht für die große, tragische Wendung seines Lebens mitverantwortlich. Seine Klugheit bewahrte ihn nicht vor Täuschungen. Aus diesem Mangel lassen sich mehrere folgenschwere Mißgriffe in seinem öffentlichen Wirken erklären. Er verstand es vielleicht zu wenig, in seiner Umgebung die Menschen mit lauterer Absichten von bloßen Karrieremachern und Schmarotzern zu unterscheiden. Manchem geschickten Schmeichler mochte er ein Vertrauen schenken, dessen der Betreffende nicht würdig war. Daß ihm dabei offenkundige Ungerechtigkeiten oder Fehlgriffe unterliefen, haben auch seine engsten Freunde nicht bestritten.

So wird verständlich, was der geistreiche Luzerner Philipp Anton von Segesser, ein politischer Gegner, über ihn schrieb: «Für seine gehorsamen Parteigänger war sein Joch leicht und angenehm: Mit feinem Takt wußte er jeden an seiner schwachen Seite zu fassen und je nach dem Grade seiner Dienstauglichkeit an sich zu binden. Aber wehe dem Ungehorsamen: Ein Wink, und der Unglückliche war ausgestrichen aus dem goldenen Buche!» Ähnlich äußerte sich der Bündner Ständerat Peter Conradin von Planta über Escher: «Man konnte nicht sein Freund sein, ohne zugleich sein Knecht zu werden.»

Im Belvoir haben sich zu seinen Lebzeiten die meisten maßgebenden Persönlichkeiten Zürichs, der Eidgenossenschaft, ja Europas getroffen. Eine Einladung ins Belvoir galt als eine besondere Gunst, die nicht mancher ausschlug. Escher liebte es, seine Gäste in den Garten und in die Gewächshäuser zu führen und ihnen die Obstspaliere oder die seltenen Blumen und Bäume zu zeigen, die sein Vater dort gepflanzt hatte.

Gottfried Keller war in den späteren Jahren ein häufiger Gast in Eschers Gesellschaften, und er hat an die junge Lydia Escher manch ulkiges Briefchen geschrieben.

Alfred Escher ist unzweifelhaft die eindrucksvollste Erscheinung des schweizerischen Liberalismus gewesen; er hat für den Aufbau und die Festigung des Bundesstaates von 1848 vielleicht mehr getan als jeder andere. Im Gegensatz zu vielen Zeitgenossen hat er — entgegen dem damals oft recht engherzigen Kantönligeist — eine gesamtschweizerische Gesinnung verfochten, so vor allem beim Sonderbund und später im Neuenburgerhandel. Die Werke, die er anstrebte und zusammen mit andern ausführte, sei es das Polytechnikum als eidgenössische Bildungsstätte, sei es



die Eisenbahn als Werkzeug des Verkehrs und des industriellen wie auch des sozialen Fortschritts, sei es die Kreditanstalt als Institution zur Förderung der wirtschaftlichen Unabhängigkeit des Landes — sie alle haben stärker als man heute denkt zur Bildung eines eidgenössischen Gemeinschaftsbewußtseins beigetragen. Escher war keine Kaufmannsnatur, und doch verstand er es, die Erfolgsaussichten einer Sache gegen den vermutlichen Kraftaufwand abzuwägen. Er war kein hinreißender Redner, aber er faszinierte seine Zuhörer durch die Gründlichkeit, mit der er jeden Stoff beherrschte, und durch die Schärfe seiner Gedanken. Daneben bildete die Ehrenhaftigkeit und Uneigennützigkeit seines Strebens einen seiner wichtigsten Vorzüge; warf man ihm doch in der Verwaltung der Nordostbahn mehrmals vor, er vertrete darin zu sehr die Interessen der Öffentlichkeit.

Es war von Jugend auf sein Ehrgeiz, an der Spitze zu stehen, Erfolg zu haben, Triumphe zu feiern. Manche seiner Verehrer verglichen ihn wegen der unerschütterlichen Energie, mit der er seine Pläne durchzusetzen verstand, mit Bismarck. Sein Regiment war in der Tat ein durchaus persönliches. Er führte beispielsweise alle Gespräche für die Konzessionen, die Finanzierung und den Bau der unter seiner Leitung stehenden Eisenbahnen selber. Er arbeitete ohne Unterbruch vom Morgen bis zum Abend; Berichte und Eingaben schrieb er alle selbst mit seiner feingeschwungenen, exakten Handschrift. Von den erhaltenen Konzepten seiner Mitarbeiter pflegte er nur wenig stehen zu lassen. Auch auf Eisenbahnfahrten hatte er zu lesen und zu schreiben, weshalb er sich dafür ein besonderes Tischchen anfertigen ließ; zu den Sitzungen der Gotthardunternehmung in Luzern fuhr er je am Dienstag und Freitag früh, und die Züge hatten auf ihn und seinen Sekretär zu warten.

Meist erschien er am frühen Morgen im Park, um mit dem Gärtner die gewünschten Änderungen zu besprechen, auch wenn er nach dem Weggang der Gäste noch die halbe Nacht gearbeitet hatte. Vor neun Uhr fuhr er in der von braunen Pferden gezogenen Kutsche ins Büro der Nordostbahn, der Regierung oder zur Kreditanstalt, und meist holte ihn am Nachmittag seine Tochter wieder ab.

Oft auch war er schon morgens um sechs Uhr im Büro, um ununterbrochen bis abends zehn Uhr zu arbeiten; um neun Uhr morgens hatte der Diener beim Bäcker ein Brötchen zu holen, und am Mittag verlangte er ein einfaches Essen, das im Gasthaus bestellt und im Büro auf-

getragen wurde. Von den Angestellten verlangte er schöne, leserliche Handschrift und rasches Arbeiten. Es kam auch vor, daß Escher den einen oder anderen Kanzlisten am Sonntagnachmittag verlangte und durch den Kutscher abholen ließ, bis er dann einsehen mußte, daß es unmöglich war, seine Ungeduld und Unrast des Arbeitens auf die Angestellten zu übertragen.

Mit den Jahren stellte sich eine Verminderung der Sehkraft ein, so daß Alfred Escher nur noch mit starken Brillen lesen konnte und mit Erblindung rechnen musste.

Ein Mann, der Tage und Nächte im Dienste des Staates und großer Unternehmungen zubringt, muß auf ein Privatleben im eigentlichen Sinne verzichten. Die behagliche, gastliche Häuslichkeit des Belvoir und die innige Anhänglichkeit an die Eltern boten dem jungen Escher Privatleben genug. Er scheint besonders stark unter dem Einfluß seiner Mutter gestanden zu haben; aber auch die Schwester Clementine hing mit großer Verehrung an ihrem früh berühmt gewordenen Bruder.

Nach dem Tode seines Vaters im Jahre 1853 fing das Haus an zu veröden, da die Mutter stets kränklich war. Da verlobte sich Escher mit Augusta von Übel, der neunzehnjährigen Tochter eines aus Dessau stammenden, in Algier gefallenen Kavallerieoffiziers, der vordem in Zürich gewirkt hatte. Die Familie Übel wohnte in Herrliberg, wo im Beisein einiger Freunde am 23. April 1857 in der Kirche die Vermählung stattfand. Mit der überzarten, jugendlichen Gattin — sie war zwanzig Jahre jünger als er — hat Escher bis zu ihrem frühen Tod (1864) in glücklicher Ehe gelebt. Doch gestaltete sich für die junge Frau das Leben sehr schwer, da Escher in der stetigen Anspannung seiner zahllosen Obliegenheiten gefangen war und die alternde Mutter das Hauswesen unverändert weiter regierte. «Zart, schweigsam und duldend, ohne die Fähigkeit, sich den nötigen Entwicklungsraum zu schaffen, erscheint sie wie eine geisterhaft vorübergleitende, fast unkörperliche Gestalt: Die erhaltenen Bilder sind beinahe das einzige Zeugnis für ein Dasein, dem ursprünglich nur Glanz und Reichtum zu lachen schien, und das sich dort im stillen rasch verzehrte . . . » — so charakterisiert Gagliardi als feinfühligere Psychologe ihre Stellung.

Augusta Escher schenkte ihrem Gatten zwei Töchter, von denen die zweite im zarten Alter starb. Die erste, Lydia, geboren 1858, erwuchs in der Einsamkeit ihres Elternhauses zu einer etwas kapriziösen jungen Dame.

Sie heiratete nach dem Tode ihres Vaters den Sohn von Bundesrat Welti und hat dann in dem kurzen, früh umnachteten Leben des hochbegabten Radierers und Bildhauers Karl Stauffer eine wahrhaft tragische Rolle gespielt. Sie überlebte ihren großen Vater nur um neun Jahre. Durch ihre testamentarische Verfügung ging der größte Teil ihres von Alfred Escher geerbten Vermögens als Gottfried Keller-Stiftung zur Pflege der bildenden Künste an die Schweizerische Eidgenossenschaft über.

### *Alfred Eschers Tragik und Größe*

Alfred Eschers Tragik ist die Tragik der Macht. Auch wenn es ihm völlig fern liegen mochte, seine Macht jemals zu mißbrauchen, so war doch eine derart vielgestaltige und konzentrierte Machtfülle in seiner Hand vereinigt, daß der Argwöhnische Ursache zum Mißtrauen zu haben glaubte. Der Beherrscher des Kantons Zürich, ja der Bundesversammlung hatte als Vertreter des älteren Liberalismus wenig Verständnis für die Begehren des Volkes nach einer Vermehrung der demokratischen Rechte durch Einführung von Initiative und Referendum; auch die Anfänge der sozialistischen Politik um 1850 durch J. J. Treichler und Karl Bürkli konnte er in ihrer Tragweite kaum erkennen. Seine überragende soziale und politische Stellung rief schon früh Gegner auf den Plan, die keine Gelegenheit versäumten, ihm übel mitzuspielen. Nachdem er 1855 als Amtsbürgermeister und Regierungsrat zurückgetreten war, wurde er mit 37 Jahren vom Zürcher Bezirkskommando in die Rekrutenschule aufgebeten. Er hatte übersehen, daß er durch seinen Rücktritt aus der Regierung wieder militärpflichtig wurde und bezahlte eine Buße, weil er dem Bezirkskommando seinen Rücktritt als Regierungsrat nicht gemeldet hatte. Seine Gegner weideten sich an der Vorstellung, daß der Gebieter über Millionen als gewöhnlicher Soldat marschieren und den Gewehrgriff lernen mußte. Für Escher aber war das eine selbstverständliche Bürgerpflicht, die er im April 1856 mit Würde leistete, kurz bevor er die Schweizerische Kreditanstalt ins Leben rief.

Nach dem Umsturz von 1869 kam der Machtzuwachs der demokratischen Kreise, eine Entwicklung, in die auch die Gründung der Zürcher Kantonalbank fällt. Bedeutsam ist sodann die Tatsache, daß die politischen

Kämpfe jener Jahrzehnte in einem leidenschaftlich scharfen, ja gehässigen Ton ausgetragen wurden und moralische Verdächtigungen des politischen Gegners an der Tagesordnung waren. So gelang es, in der Öffentlichkeit die Machtstellung der Privatbahngesellschaften als immer gefährlicher darzustellen. Man sprach von Bundesbaronen und Eisenbahnkönigen, wobei stets in erster Linie Alfred Escher gemeint war. Das von Winterthur aus geförderte Projekt der «Schweizerischen Nationalbahn» sollte unter der Marke «Volksbahn» populär gemacht werden, während die Nordostbahn als eine «Herrenbahn» abgelehnt wurde. Für die Art der Argumentation, wie sie damals üblich war, genüge das eine Beispiel: Als Escher im Baukollegium der Stadt Zürich den dringenden Wunsch nach dem Bau einer befahrbaren Brücke zwischen Hauptbahnhof und Limmatquai — der Bahnhofbrücke — aussprach, bekämpften seine Gegner diesen Vorschlag mit der Begründung, eine solche Brücke komme doch in erster Linie der Nordostbahn zugute!

Auf die schweren Krisen bei der Nordostbahn-Gesellschaft und bei der Gotthardbahn ist an anderer Stelle hingewiesen worden. Als bei diesen Bahngesellschaften Entwicklungen zutage traten, die jedermann als schwere Fehler erkennen konnte, da war der Schuldige bald gefunden. Die Gegnerschaft, die sich Escher im Kampf gegen die Konservativen und gegen die Demokraten zugezogen hatte, und auch der unverhohlene Haß von solchen, die glaubten, sie seien seinetwegen zu kurz gekommen, brach mit einem Mal hervor. Schlimmer vielleicht als die politischen Gegner sprachen und schrieben solche über ihn, die ihr Geld in Nordostbahn- und Gotthardbahn-Papieren angelegt hatten und ihm die Schuld für ihre Verluste zuschrieben. Was half es, daß er selber bei den notleidenden Unternehmungen auf seine eigenen Bezüge verzichtete? Was half es, daß die Sanierung des Gotthard-Unternehmens genau nach Eschers Plan vorgenommen wurde und gelang? Was half es, daß er nach dem Verebben der Krise erneut mit dem Präsidium der Nordostbahn und der Schweizerischen Kreditanstalt betraut wurde? Was ihn am allertiefsten schmerzte, waren Verdächtigungen seiner Uneigennützigkeit.

Alfred Escher hat sich von den persönlichen, politischen und moralischen Schicksalsschlägen der siebziger Jahre nicht mehr erholt. Als er bei der Bestellung des Verwaltungsrates der Gotthardbahn als einziger übergegangen wurde und er gegenüber Bundesrat Welti seiner Kränkung Ausdruck gab,



antwortete dieser: «Die Satisfaktion, die Sie zu fordern haben und die allein einen Wert für Sie hat, kann Ihnen niemand erteilen als die öffentliche Meinung oder die unparteiische Geschichte oder wie Sie das immer nennen mögen. Diese Gerechtigkeit wird auch nicht ausbleiben.»

Volle Gerechtigkeit ist Alfred Escher erst nach seinem Tode widerfahren. Als er am 6. Dezember 1882 starb, trauerte das Zürcher- und Schweizervolk an seinem Sarg und wurde seiner großen Verdienste um Land und Volk plötzlich wieder bewußt.

«Der Gotthard-Escher wird in der Geschichte fortleben, wenn sein zur Ruhe gegangener Körper längst zu Staub und Asche geworden» schrieb der «Bülach-Dielsdorfer Volksfreund».

«Sein größtes Werk ist die Gotthardbahn», bezeugte das «Uerner Wochenblatt».

«Die Schweizer Grenzpost» in Basel sagte ihm anerkennend nach: «All seine Pläne gingen dahin, das wirtschaftliche Leben der Schweiz zu bereichern, es mächtig und angesehen zu machen».

Die überzeugendste Aufrichtigkeit wird man dem unversöhnlichen politischen Gegner zubilligen. Das führende Organ der Demokraten im Kanton Zürich, der Winterthurer «Landbote», schrieb am 7. Dezember 1882 mit der Nachricht von Eschers Tod: «Die Republik hat an ihm einen ihrer hervorragendsten Bürger verloren, der mit seltener Hingabe und Tatkraft sich durch ein reichbewegtes Leben hindurch den öffentlichen Dingen widmete. Er war stark im Wollen und Verneinen, im Anziehen und Abstoßen; aber auch der Gegner trat ihm mit hoher Achtung entgegen, denn er war ein ganzer Mann, von welchem man immer wußte, woran man mit ihm war.»

Sein Sarg wurde am frühen Abend des 9. Dezember im Schein von Fackeln im Friedhof der Gemeinde Enge unterhalb der Kirche Enge beigesetzt. Als die linksufrige Seebahn ausgebaut wurde, mußte der Friedhof im Juni 1918 dem Bahnhof weichen, und Eschers sterblichen Reste wurden auf den Friedhof Manegg übergeführt, samt dem eisernen Grabgeländer und der schmucklosen Platte. Alfred Eschers Grab befindet sich gleich links vom Eingang. Sein Name steht auf der Liste der Männer und Frauen, deren Grabstätten die Stadt Zürich stets in Ehren halten wird.

«Die Schweiz hat keinen Staatsmann besessen», schreibt Gagliardi, «der mit ähnlicher Hingabe das Wohl des Landes suchte . . . die Hingabe an

das Wohl des ganzen Landes bildet schon rein menschlich seinen höchsten Ausweis, ein schwer erreichbares Vorbild jeder republikanischen Bürger-tugend. Darüber hinaus aber stellt dieses Leben, in dem Arbeit und Macht-übung alles, der Genuß so gut wie nichts bedeutete, ein Probestück dafür dar, wie weit sich eines Mannes Leistung und Größe mit der Volksherr-schaft überhaupt verträgt. Bewunderer wie Neider haben Escher wohl einen König genannt, und Monarchen werden von der Demokratie eben gestürzt; doch wenn ihre Werke sie überleben, ruft eine dankbare Nach-welt ihr Erinnerungsbild zurück.»

## *Literatur und Quellennachweis*

Für die vorliegende Arbeit diente hauptsächlich Ernst Gagliardis groß angelegte Biographie «*Alfred Escher. Vier Jahrzehnte neuer Schweizergeschichte*», erschienen 1919 bei Huber & Co. in Frauenfeld, als Grundlage. Als weitere Werke über Escher seien Richard Feller: Alfred Escher (Bern 1916), Elias Hasler: Dr. Alfred Escher, ein schweizerischer Staatsmann (Zürich 1912), Theodor Weiß: Alfred Escher und Jakob Stämpfli (Bern 1927) erwähnt. Benützt wurden auch C. Keller-Escher: Die Geschichte der Familie Escher vom Glas (Zürich 1885) und Paul Keller: Die zürcherischen Staatsschreiber seit 1831 (Zürich 1908). Wertvolle Dienste leistete das vom Eidg. Amt für Verkehr herausgegebene, von René Thiessing betreute Jubiläumswerk «Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847—1947» (Verlag Huber & Co., Frauenfeld). Herangezogen wurden folgende Zeitungen: «Neue Zürcher Zeitung», «Eidgenössische Zeitung», «Der Landbote», «Der Republikaner», «Freie Stimmen», «Nebelspalter».

### *Benützte Archive, Bibliotheken und Museen*

Schweizerisches Bundesarchiv, Bern	Archiv der Kreisdirektion II der Schweizerischen Bundesbahnen, Luzern (Archiv der Gotthardbahn)
Schweizerische Landesbibliothek, Bern	
Verkehrshaus der Schweiz, Zürich	Archiv William Speiser, Basel
Staatsarchiv Zürich	Archiv der Schweizerischen Kreditanstalt, Zürich
Zentralbibliothek Zürich	
Staatskanzlei des Kantons Zürich	
Stadtarchiv Zürich	

### *Quellenangaben zu den Bildern*

Umschlag:	Porträt aus der graphischen Sammlung der Zentralbibliothek Zürich
Seite 41	Sammlung von Photographien «Alt Zürich» der Firma Landolt-Arbenz & Co. AG. Zürich
Seite 42	Oben: Porträts: Graphische Sammlung der Zentralbibliothek Zürich Unten: Aufnahme Beringer & Pampaluchi, Zürich
Seite 43	Graphische Sammlung der Zentralbibliothek Zürich
Seite 44	Oben: Graphische Sammlung der Zentralbibliothek Zürich Unten: Gottfried Keller-Stiftung, ETH, Zürich
Seite 45	Staatsarchiv Zürich
Seite 46	Staatsarchiv Zürich
Seite 47	Photograph unbekannt
Seite 48	Staatsarchiv Zürich
Seite 49	Schweiz. Bundesarchiv, Bern
Seite 50	Schweiz. Bundesarchiv, Bern
Seite 51	Sammlung «Alt Zürich» der Firma Landolt-Arbenz & Co. AG., Zürich
Seite 52	Schweiz. Bundesarchiv, Bern
Seite 53	Oben: Aus dem Semper-Nachlaß, ETH, Zürich Unten: Unbekannter Photograph
Seite 54	Brief-Sammlung im Familienarchiv Escher-vom Glas, Zentralbibliothek Zürich
Seite 55	Oben: Aufnahme Beringer & Pampaluchi, Zürich Unten: Photograph unbekannt
Seite 56	Nebelspalter vom 11. März 1876, Zentralbibliothek Zürich
Seite 57	Schweiz. Bundesarchiv, Bern (Archiv von Herrn William Speiser, Basel)
Seite 58	Archiv der Kreisdirektion II der Schweizerischen Bundesbahnen, Luzern
Seite 59	Verkehrshaus der Schweiz, Zürich
Seite 60	Nebelspalter vom 6. März 1880, Zentralbibliothek Zürich
Seite 61	Schweiz. Bundesarchiv, Bern
Seite 62	Aufnahme Photoglob-Wehrli AG., Zürich
Seite 63	Aufnahme Friedrich Engesser, Zürich
Seite 64	Aufnahme Beringer & Pampaluchi, Zürich

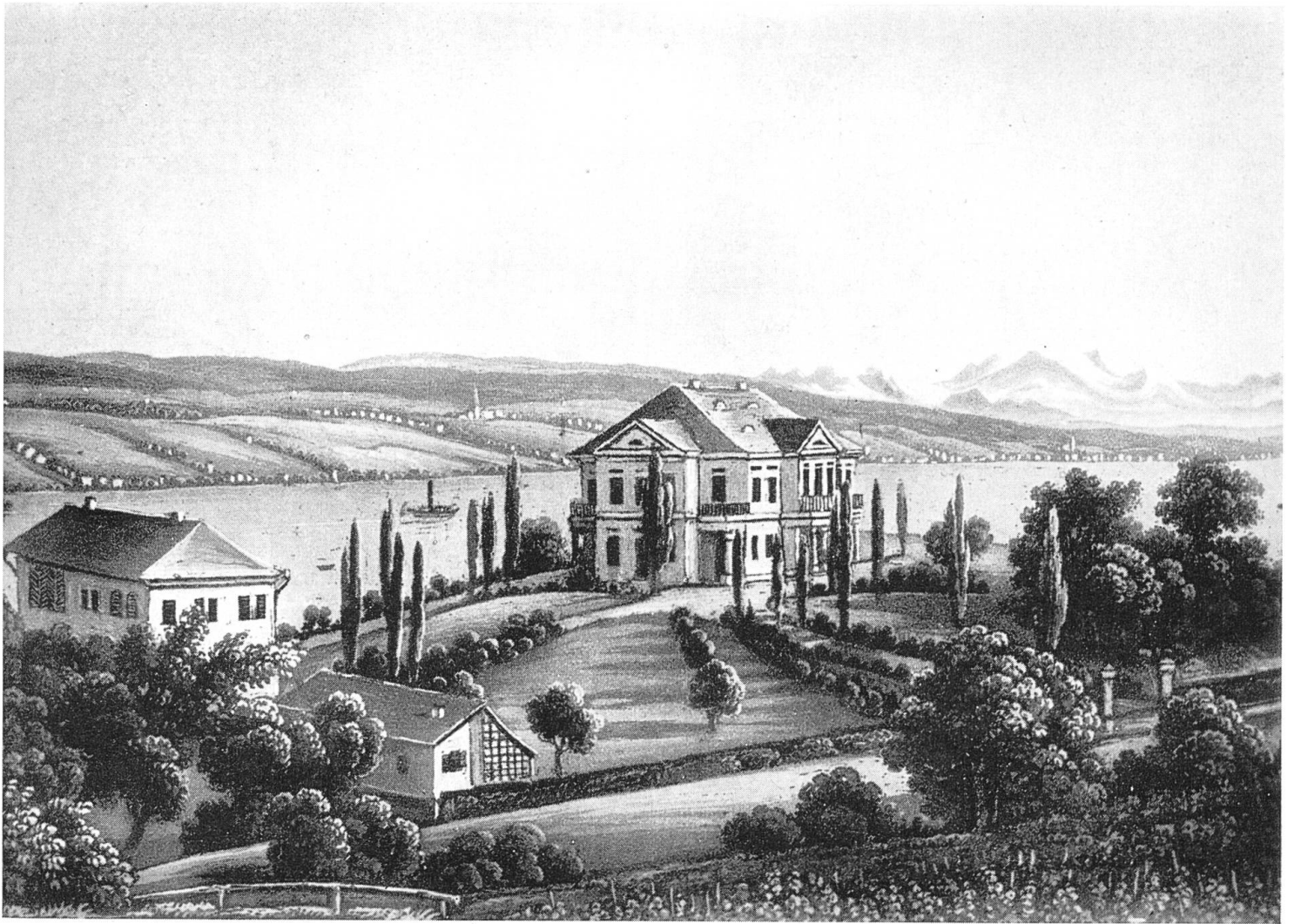
## Das vielseitige Wirken Alfred Eschers

Jahr	18	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82		
Privatdozent an der Universität Zürich																																										
Staatsschreiber des Kantons Zürich																																										
Grossrat bzw. Kantonsrat																																										
Erziehungsrat des Kantons Zürich																																										
Kantonaler Kirchenrat																																										
Regierungsrat und Erziehungsdirektor																																										
Tagsatzungsgesandter und Nationalrat																																										
Schulrat für das Eidg. Polytechnikum																																										
Vorstand des Städtischen Baukollegiums Zürich																																										
Präsident der Stadtschulpflege Zürich und Mitglied der Grossen Schulpflege																																										
Direktions- bzw. Verwaltungsrats- präsident der Nordostbahn-Gesellschaft																																										
Präsident des Verwaltungsrates der Schweizerischen Kreditanstalt																																										
Aufsichtsrat der Schweiz. Lebensversicherungs- und Rentenanstalt																																										
Hauptförderer und Direktionspräsident der Gotthardbahn																																										

In dieser Zeittafel wurden aus Gründen der Übersicht nur die vollen Kalenderjahre berücksichtigt.

P = Präsident.





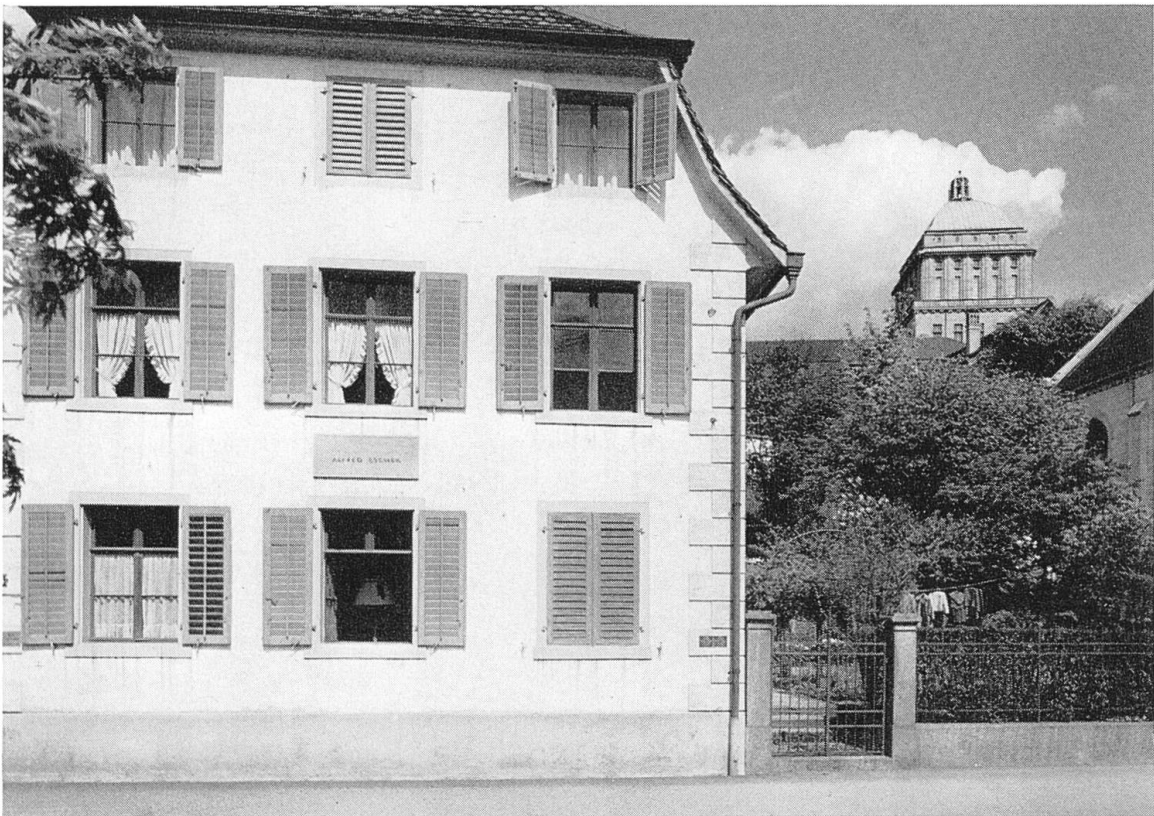
Das Belvoir, erbaut 1826—31 durch Heinrich Escher-Zollikofer, diente Alfred Escher zeitlebens als Wohnung. Es befindet sich heute, als Ausbildungsstätte für das Personal des Gastgewerbes, im Besitz des Schweizerischen Wirtvereins.



Der Vater: Heinrich Escher-Zollikofer (1776—1855), ein weitgereister, erfolgreicher Geschäftsmann und Privatgelehrter.



Die Mutter: Jugendbildnis von Henriette Lydia Escher geb. Zollikofer.



Das Haus zum Neuberg am Hirschengraben in Zürich; die Tafel über dem mittleren Fenster erinnert daran, daß Alfred Escher hier geboren wurde.



Alfred Escher im September 1849 nach einem Aquarell seiner Schwester, der Malerin Clementine von Stockar-Escher, lithographiert von J. C. Werdmüller.





Die Gattin: Augusta Escher geb. von Uebel.



Die Tochter: Lydia Escher.



An den hohen Regierungsrath des  
Kantons Zürich zu Ehren des  
hohen Grossen Rathes des  
Kantons.

Zürich, den 17. Dezember 1852.

Ihre Präsenz!  
Gezogenster Herr!

Nebenst den beiden hohen ge-  
ordneten Rathsämtern des Kantons  
Zürich und St. Gallen zu der Gebäu-  
dung einer Eisenbahn von Zürich  
an den Bodensee verbunden haben  
verordnet die vereinigten Zürcher  
und St. Gallen Rathsämter des  
Zürcher Bodensees das von den  
Zürcher Rathsämtern am  
30. Novbr. d. J. an Sie gesandte  
Gesuch in Betreff einer Eisen-  
bahn für St. Gallen und  
am Bodensee von Zürich

O. G. 1

St. Gallen,  
Zürcher Bodensee.

1852, 17. Dez.



über den Entwurf nach Grundtatsachen  
auf Grundlage des bairischen  
Gesetzes.

Gefangen in der Präsident!  
Gesellschaft der in der  
Gesellschaft der in der  
Gesellschaft.

Alfred  
Hilfmann

J. W. Fierz

Schultheiss

Haefliger, Egli

H. Ott

Müllmann, Meier

Vindmann, Jung

E. H. Meier - Zingler

Häpfer, H. H. H.

Häpfer, H. H. H.

Häpfer, H. H. H.

Häpfer, H. H. H.

Häpfer, H. H. H.

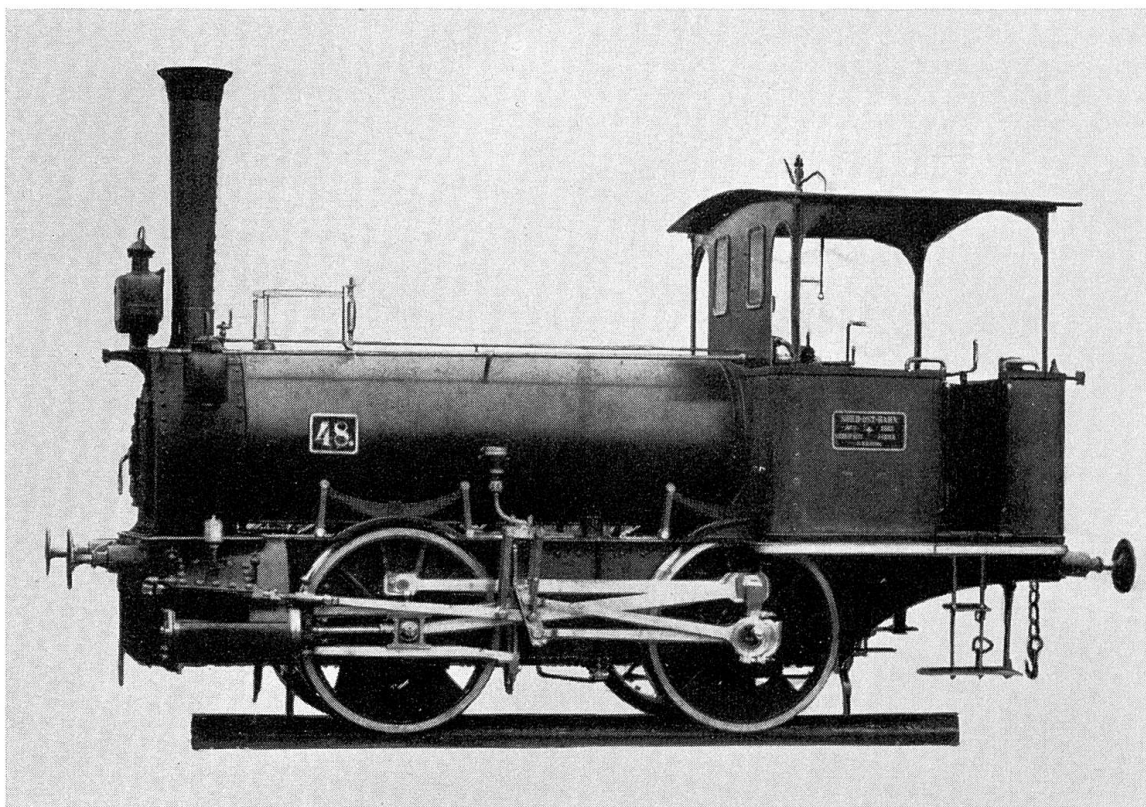
Häpfer, H. H. H.

Häpfer, H. H. H.

Häpfer, H. H. H.

D. P. P.  
C. P. P.  
J. P. P.





Eine der ersten in der Schweiz gebauten Lokomotiven für Personenzüge der Nordostbahn (1865).

*Seiten 45/46:*

Gesuch des Gründungskomitees der Bodenseebahn an die Regierung des Kantons Zürich vom 17. Dezember 1852 um Erteilung der Konzession für Bau und Betrieb der auf das Gebiet des Kantons Zürich entfallenden Strecke. Das Schriftstück trägt die Unterschriften prominenter Männer der Wirtschaft und Industrie der Kantone Zürich und Thurgau.

der Schweizerischen Nordostbahngesellschaft an, wobei noch besonders hervorgehoben wird, daß laut § 8 des Fusionsvertrages zwischen der Schweizerischen Nordbahngesellschaft und der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft, sobald die Vereinigung der beiden letztern ins Leben tritt, alle und jede von denselben erworbenen Rechte und eingegangenen Verpflichtungen auf die vereinigte Nordostbahngesellschaft übergehen.

Zürich, den 17. Juni 1853.

Der Abgeordnete des Zürcherischen Regierungsrathes:

Der Abgeordnete der Direktion der Schweizerischen Nordbahngesellschaft:

Der Abgeordnete der Direktion der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft:

Obigem Vertrage erteilt die Genehmigung, unter Vorbehalt der Ratifikation des Ausschusses.

Zürich, den 21. Juni 1853.

Für die Direktion der Schweizerischen Nordbahngesellschaft:

Der Präsident:

Obigem Vertrage erteilt die Genehmigung, unter Vorbehalt der Ratifikation des Verwaltungsrathes.

Zürich, den 21. Juni 1853.

Für die Direktion der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft:

Der Präsident,

Obigem Vertrage erteilt die Genehmigung.

Zürich, den 22. Juni 1853.

Für den Ausschuss der Schweizerischen Nordbahngesellschaft:

Der Präsident,

Der Sekretär,

Obigem Vertrage erteilt die Genehmigung.

Zürich, den 22. Juni 1853.

Für den Verwaltungsrath der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft:

Der Präsident,

Der Sekretär,

Der Regierungsrath des eidgenössischen Standes Zürich hat unter Vorbehalt der Ratifikation des Großen Rates dem vorstehenden Vertrage die Genehmigung

Zürich, den 22. Juni 1853.

Im Namen des Regierungsrathes:

Der zweite Präsident,

Der erste Staatschreiber,

— 18 —

Der Große Rath des Kantons Zürich hat dem vorstehenden Vertrage die Genehmigung erteilt.

Zürich, den 29. Juni 1853.

Im Namen des Großen Rathes:

Der Präsident,

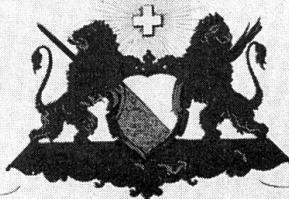
Der erste Sekretär,

Viermal unterzeichnete Alfred Escher den Konzessionsvertrag des «Hohen eidgenössischen Standes Zürich» mit der Nordostbahn-Gesellschaft für den Betrieb der Eisenbahnlinie von Zürich nach Dietikon (Kantonsgrenze): Dreimal als Vertreter der Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft bzw. Nordostbahn-Gesellschaft, einmal (neben dem Staatsiegel) als zweiter Präsident des Regierungsrates.

Bild rechts: Dankadresse des Großen Rates des Kantons Zürich an den zurücktretenden Regierungspräsidenten Alfred Escher.



# Der Große Rath des KANTONS ZÜRICH



indem er

dem Herren Regierungspräsidenten

**Herrn Alfred Escher**  
VON SÜRNTH

die von ihm nachgesuchte Entlassung als Mitglied & Präsident des Regierungsrathes ertheilt drückt demselben das tiefste Bedauern darüber aus daß gestörte Gesundheit ihn zum Rücktritte von dieser von ihm mit so seltener Einsicht & Thatkraft bekleideten Stelle bewogen. Nicht minder aber fühlt er sich gedrungen dem Herren Dr. Escher die lebhafteste Anerkennung auszusprechen für die ausgezeichneten Dienste welche derselbe in jenem hohen Amte dem Kanton Zürich & dem gesammten Vaterlande geleistet hat & verbindet damit den innigen Wunsch daß diese Dienste dem Gemeinwesen nicht für lange entzogen bleiben mögen.

Zürich den 2. Weinmonat 1855.

Der Präsident des Großen Rathes

*J. Süss*

Der erste Sekretär

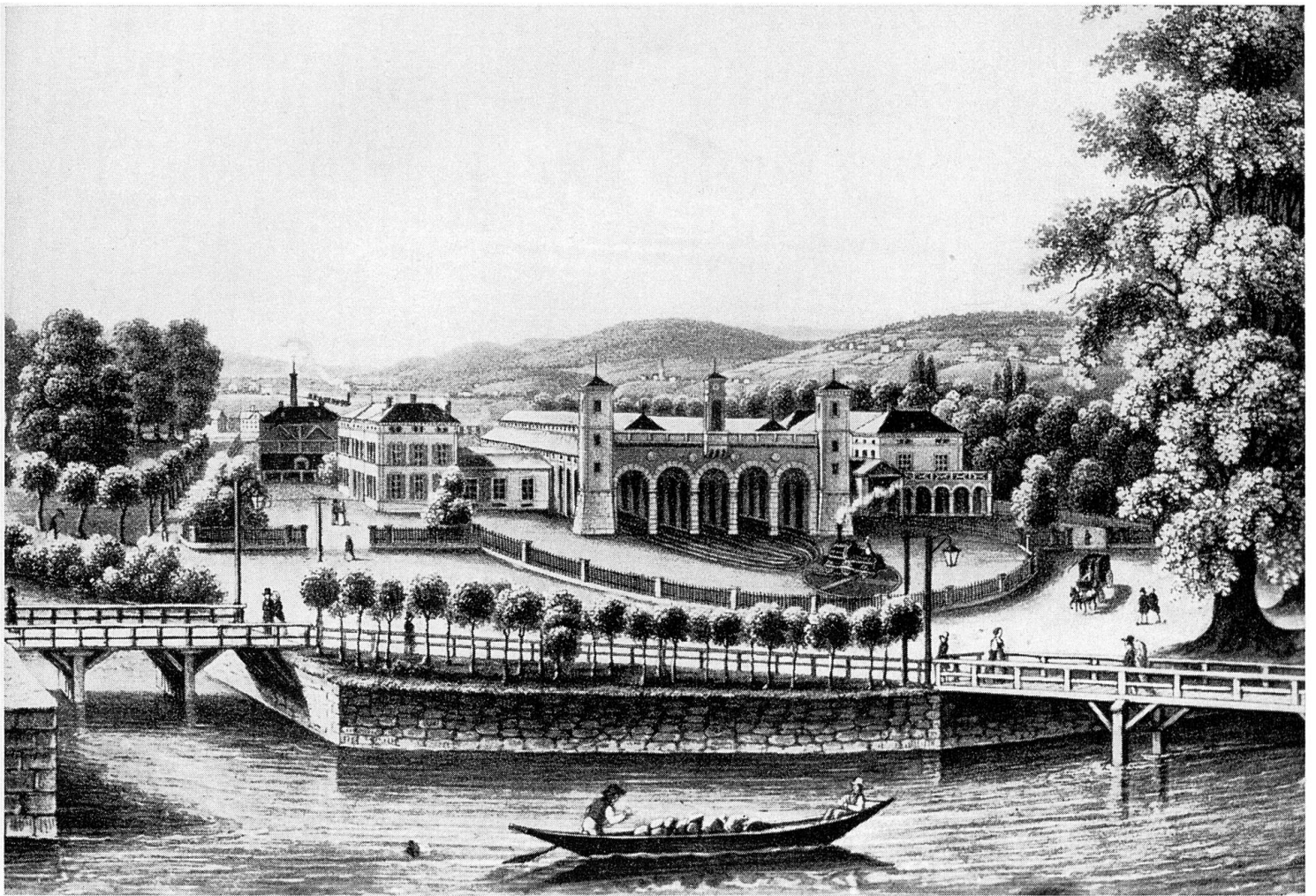
*G. Süss*





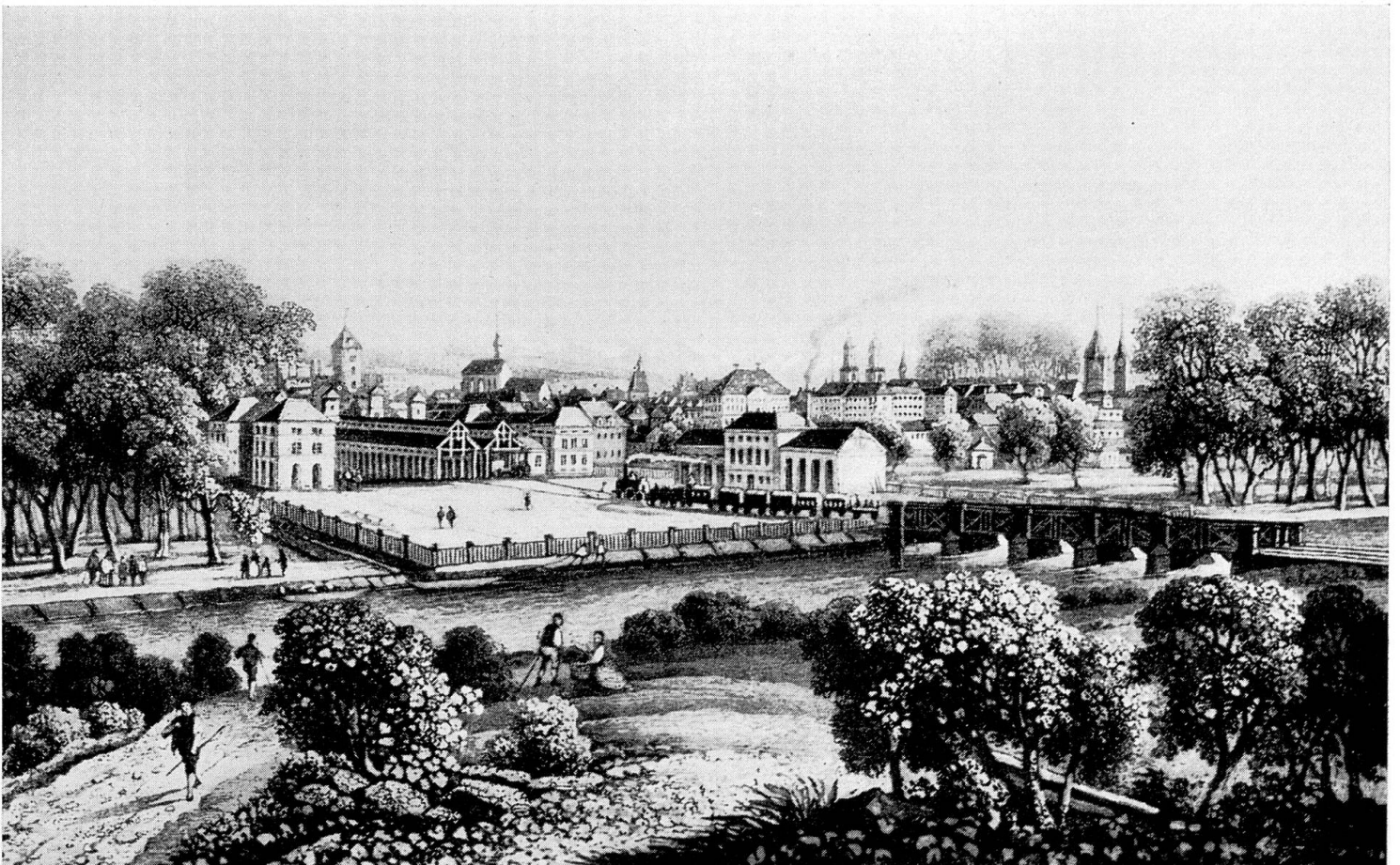
Ausschnitt aus einer Straßenkarte mit allen Zollstellen (Z). Bis 1848 besaßen die Kantone die Zollhoheit und erhoben an Brücken, an Stadttoren und anderen Stellen Zölle und Weggelder für jedes Zugtier und jeden Zentner Ware. Diese Gelder dienten zum Unterhalt der Straßen und Brücken.





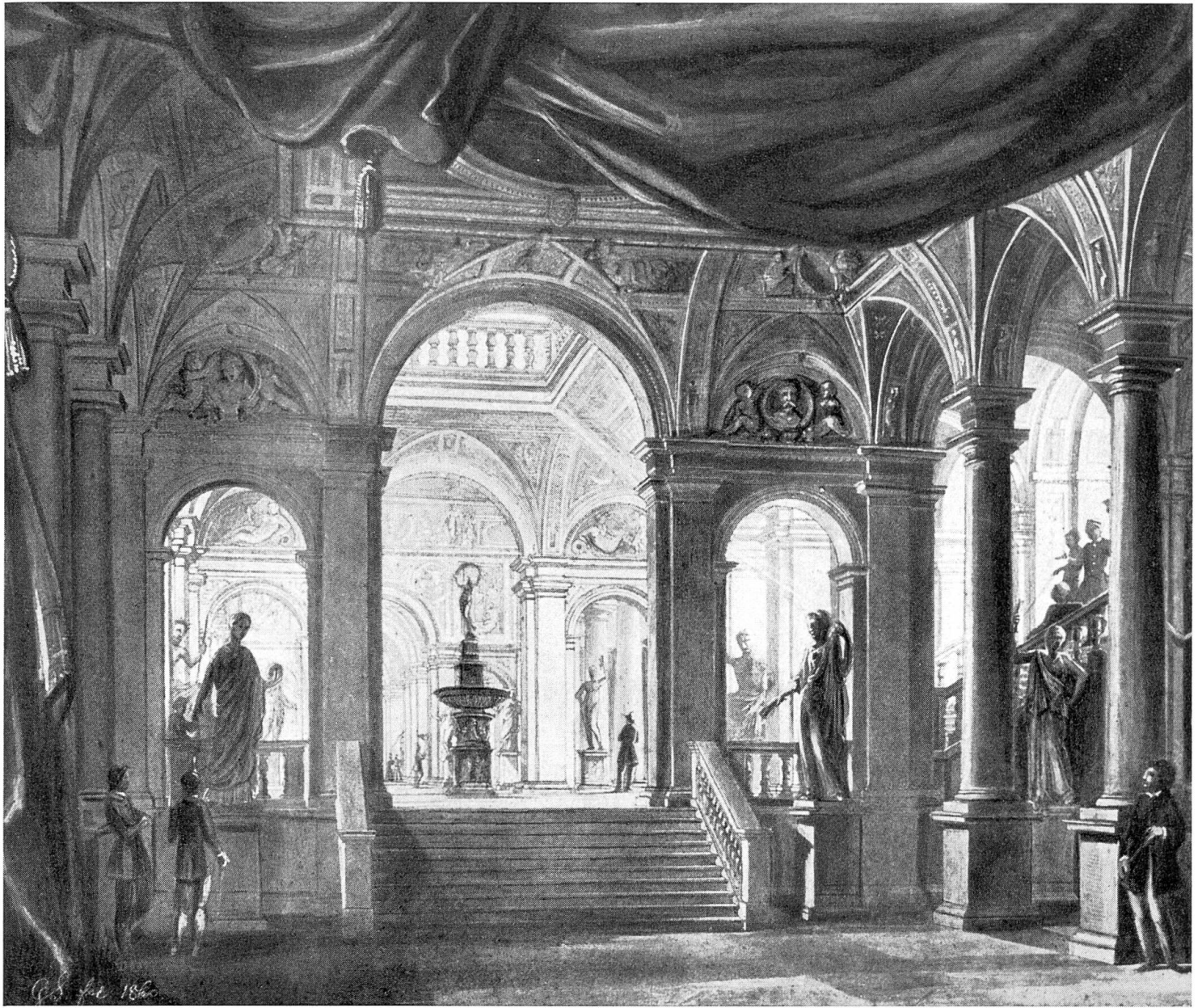
Der Bahnhof Zürich um 1850.

*Oben:* Die Bahnhofshalle mit Drehscheibe von der Limmat her gesehen. Links die Einmündung des Fröschen- und Schanzengrabens. *Unten:* Einfahrt der Badener Linie, Brücke über die Sihl.









Studie zur Eingangshalle des Polytechnikums. Aquarell von Gottfried Semper (um 1860),  
Erbauer des Polytechnikums und erster Inhaber des Lehrstuhls für Architektur.

Das eidgenössische Polytech-  
nikum in den  
1890er Jahren.



Mein lieber Freund!

Interum ist die die beiliegende nachträgliche  
Eingabe des Eintrags des Creditanstalt für den  
Regierung übermitteln, bemerkt ist, daß die  
Kammer, die ist der, beide Nachmittage den  
Ordnung über die Neben der Creditanstalt  
Kredit. Es dürfte sehr sehr angemessen sein, wenn die  
die nachträgliche Eingabe der Landeskammer  
zu den für überweisen die Güte hätte, daß sie die  
Nachmittage vorliegen könnte.

Mit freundlichen Grüßen

Zürich  
3 Juli 1856.

Ein  
Alf

Mein lieber Freund!

Ich habe mir ein wenig in der Stadt nicht die  
Eingabe der den den unter der sehr, mit mir  
allein auf der Falligkeit zu geben. Das ist  
so wenig & meine Arbeit so sehr  
sich in der ganzen Zeit der  
Güte. Ich habe die sehr auf die & die  
notwendig für die Vorbereitung. Die  
den in der ersten Abend nach der  
Alf auf die Wiederkommen!

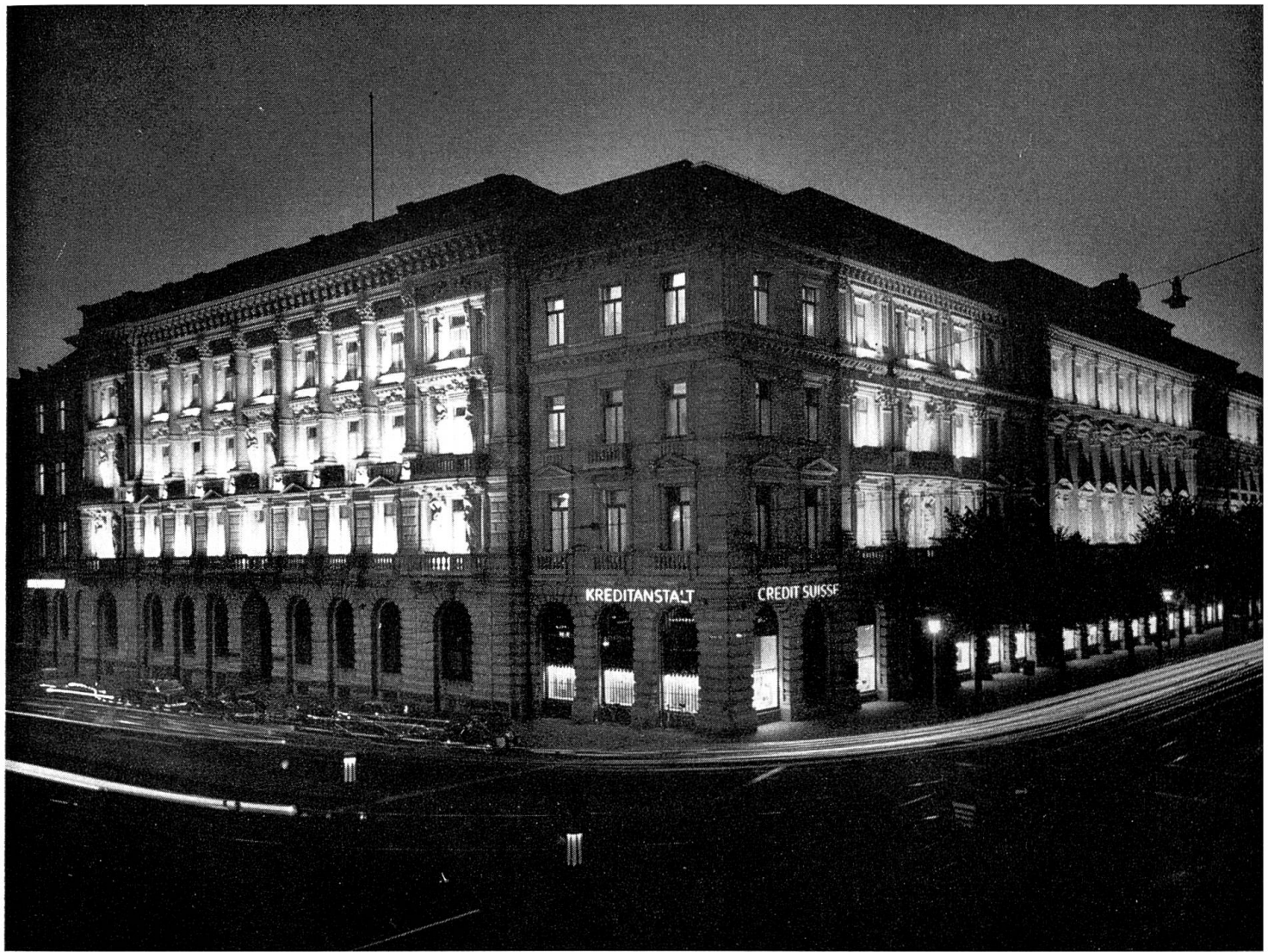
OB.  
26. IX. 63.

Ein  
Alf

Escher bittet Regierungspräsident Jakob Dubs, die Konzessionserteilung für die Schweizerische Kreditanstalt zu fördern.

Einladung an Regierungsrat Hagenbuch zu einem Spaziergang «mit mir allein auf den Hütliberg» — so wurde damals der Utliberg genannt. Der Schluß, sie könnten «heute Abend noch auf die Platte gehen», weist auf ein Wirtshaus oberhalb der ETH hin, das in jener Zeit als gesellschaftlicher Treffpunkt galt.



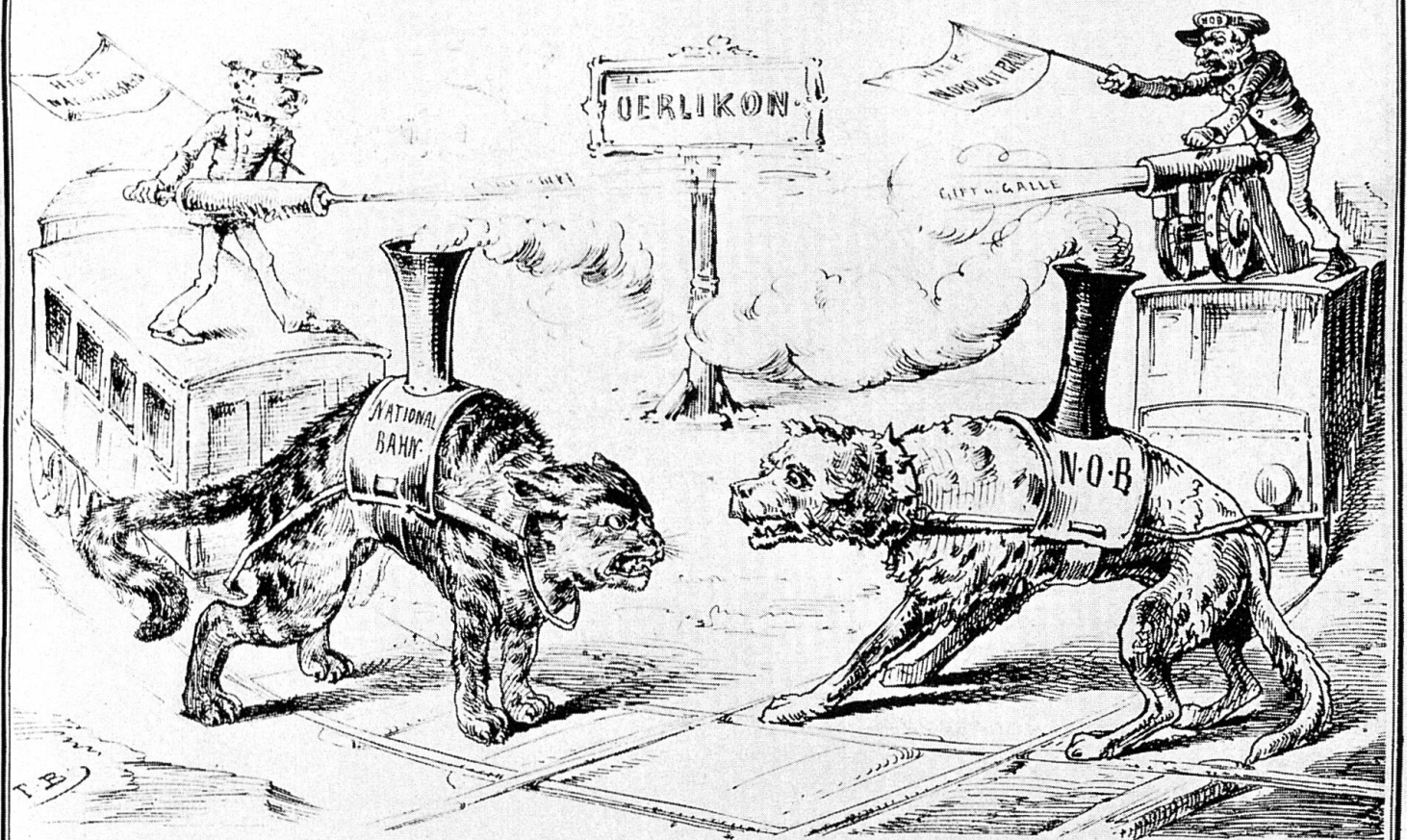


Die Schweizerische Kreditanstalt am Paradeplatz in Zürich.  
Eine Nachtaufnahme aus dem Jubiläumsjahr 1956.



Der Paradeplatz  
Mitte der 1880er  
Jahre.

Wenn die **N. B.** die **N. O. B.** in Oerlikon kreuzt,



wird sich den Passagieren oft ungefähr dieses Bild zeigen.

Die Nordostbahn und die Nationalbahn in Oerlikon, Karikatur aus dem «Nebelspalter» vom 11. März 1876. Die Nationalbahngesellschaft beabsichtigte, eine zweite Bahnlinie vom Bodensee an den Genfersee zu führen, doch wurde nur ein Teil ihres Programms verwirklicht. Die von ihr gebauten Strecken sind im allgemeinen Nebenlinien geblieben. In Oerlikon mußten sich die Bahnlinien beider Gesellschaften treffen. Daher das Bild, das gleichzeitig einen Begriff von der Hitze des Kampfes gibt.



Das erste Blatt des Staatsvertrages der Eidgenossenschaft mit Italien über den Bau der Gotthardbahn.

*Le Conseil fédéral de la Confédération Suisse  
et  
Sa Majesté le Roi d'Italie*

*Primitifs de la République de réunir leurs efforts pour vaincre les difficultés que les Alpes opposent à la jonction des chemins de fer de l'Europe centrale avec ceux de la Péninsule italienne, et convaincus que pour atteindre ce but, il est opportun de s'engager réciproquement par une convention particulière sur les bases arrêtées à cet égard le 19. Octobre 1869 dans le Protocole final de la Conférence des Etats réunis à Berne pour s'entendre sur les moyens d'exécuter la ligne du St. Gothard, ont nommé pour leurs Plénipotentiaires, savoir:*

*Le Conseil fédéral de la Confédération Suisse,  
Monsieur Emile Wettli, Président de la Confédération,  
Monsieur Charles Scherren, Conseiller fédéral,  
Chef du Département fédéral de l'Intérieur,  
Monsieur Jacques Dubois, Conseiller fédéral,  
Chef du Département fédéral des Postes*

*et  
Sa Majesté le Roi d'Italie  
Monsieur le Chevalier Louis Armande Melegari,*

*et les ratifications en seront échangées à Berne en même temps que celles de la Convention du 15 Octobre 1869.*

*En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le cachet de leurs armes.*

*Fait à Berlin et à Varsin le  
20 juin 1870.*

*B. Hammer*  
*O. von Bismarck*  
*Launay*

Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Preußen über die Gotthardbahn, unterzeichnet von Oberst Hammer und Minister Launay als Vertreter der Schweiz und Fürst Otto von Bismarck als Vertreter Preußens.

# Vertrag

betreffend

die Ausführung des großen Gotthardtunnels).

zwischen  
der Direction der Gotthardbahn,  
in dem Namen der Direktion der Gotthardbahn-Gesellschaft und der Genehmigung des  
Königlichen Bundesraths,  
einseits

und  
Herrn Louis Favre von Genf, Bauunternehmer  
andereits

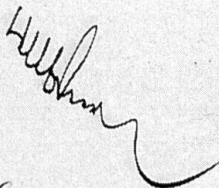
ist folgender Vertrag betreffend Ausführung des großen Gotthardtunnels vereinbart worden:

Die gegenseitige Uebereinkunft soll nachstehenden Bedingungen  
(Art. 2) in zwei Exemplaren unterzeichnet werden und es ist jedem der  
beiden Bundesräthe eines Exemplar zuzuführen.

Luzern, den 7. August 1872.

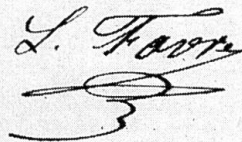
Namens der Direction der Gotthardbahn,

Der Präsident:



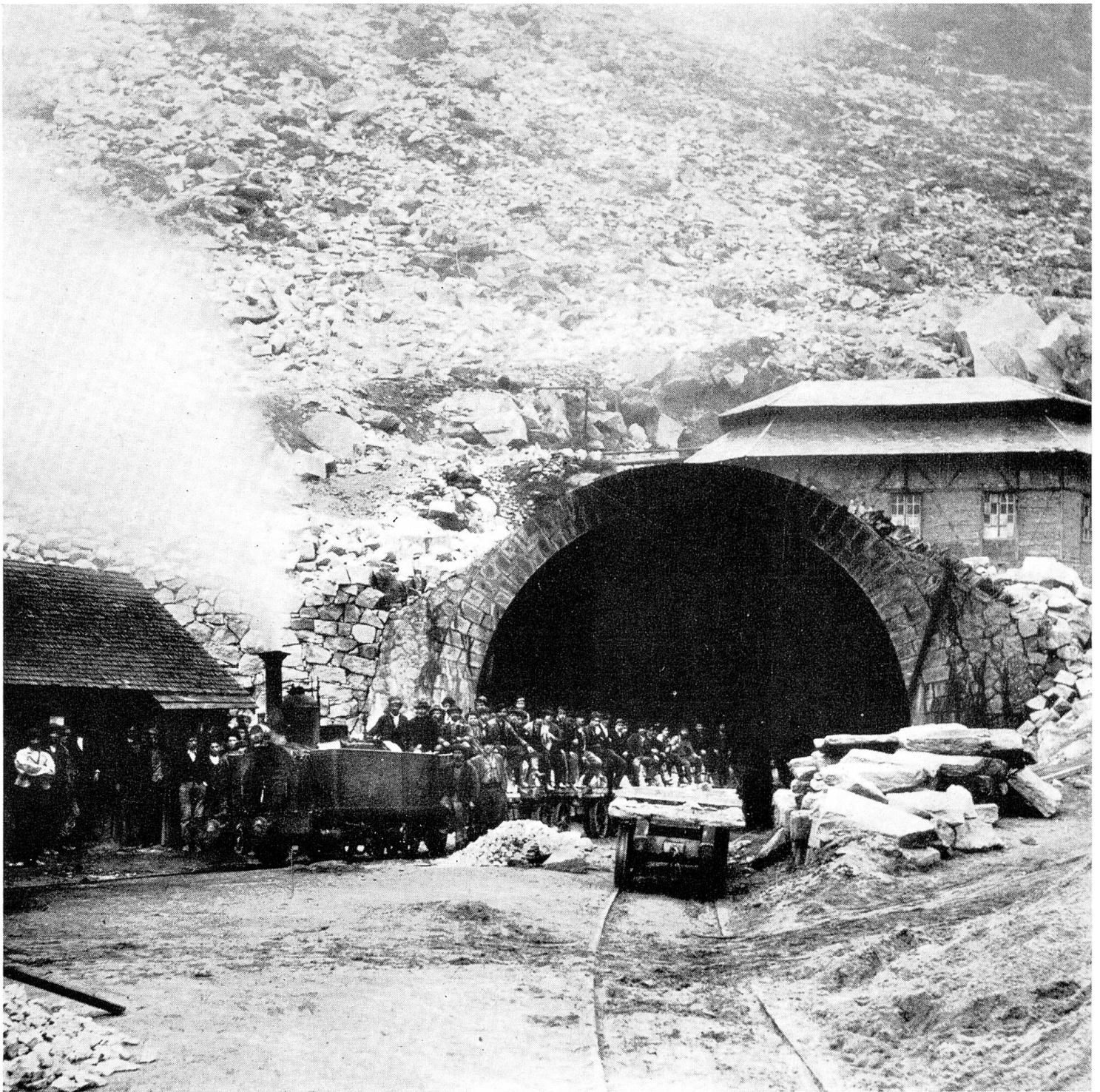
Der erste Präsident:

Der zweite

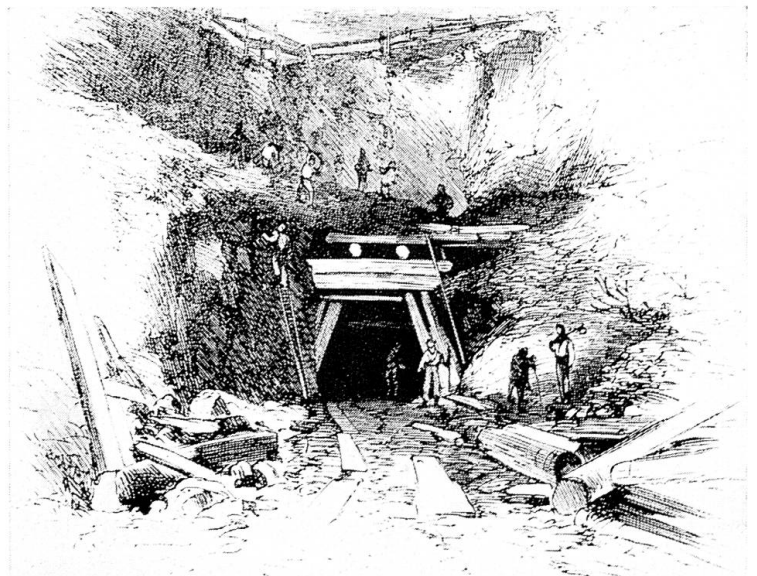


Der Tunnelvertrag mit Favre. Einleitung und Schluß des Vertrages zwischen der Gotthardbahn-Gesellschaft und dem Unternehmer des Tunnelbaus, Louis Favre. Für die Gotthardbahn-Gesellschaft unterzeichneten Direktionspräsident Alfred Escher und der Sekretär Schweizer. Mehrere ausländische Firmen hatten sich angelegentlich um den großen Auftrag beworben. Im Laufe der Arbeiten mußten wegen Meinungsverschiedenheiten zwischen Auftraggeber und Unternehmer mehrmals Zusatz-Verträge abgeschlossen werden.





Der Gotthardtunnel im Bau. Das Portal von Göschenen: Unten der Richtstollen, oben der ausgemauerte Rundbogen, darüber das Gebäude mit der Entlüftungsanlage.





Der am 29. Februar 1880 erfolgte Durchstich des Gotthardtunnels gab in der Presse zu lebhaften Kommentaren Anlaß. Nur wenige Blätter wiesen dabei auf Eschers Verdienste hin. Der «Nebelspalter» brachte diese Zeichnung, die sowohl dem Unternehmer Favre — der wenige Monate zuvor im Tunnel einem Herzschlag erlegen war — als auch dem tatkräftigen Mitgründer und langjährigen Leiter des Bahnunternehmens, Escher, gerecht zu werden versucht.

Wenige Tage vor seinem Tode erhielt Escher vom internationalen Verein für Eisenbahnkunde, Berlin, dieses Diplom, das gleichzeitig als Beispiel für die Graphik jener Zeit dienen mag.





# Diplom

des

Vereins für Eisenbahnkunde

für das Mitglied

Herrn Dr. Alfred Escher

[172]

Berlin, den 14. November 1882.

Der Vorstand

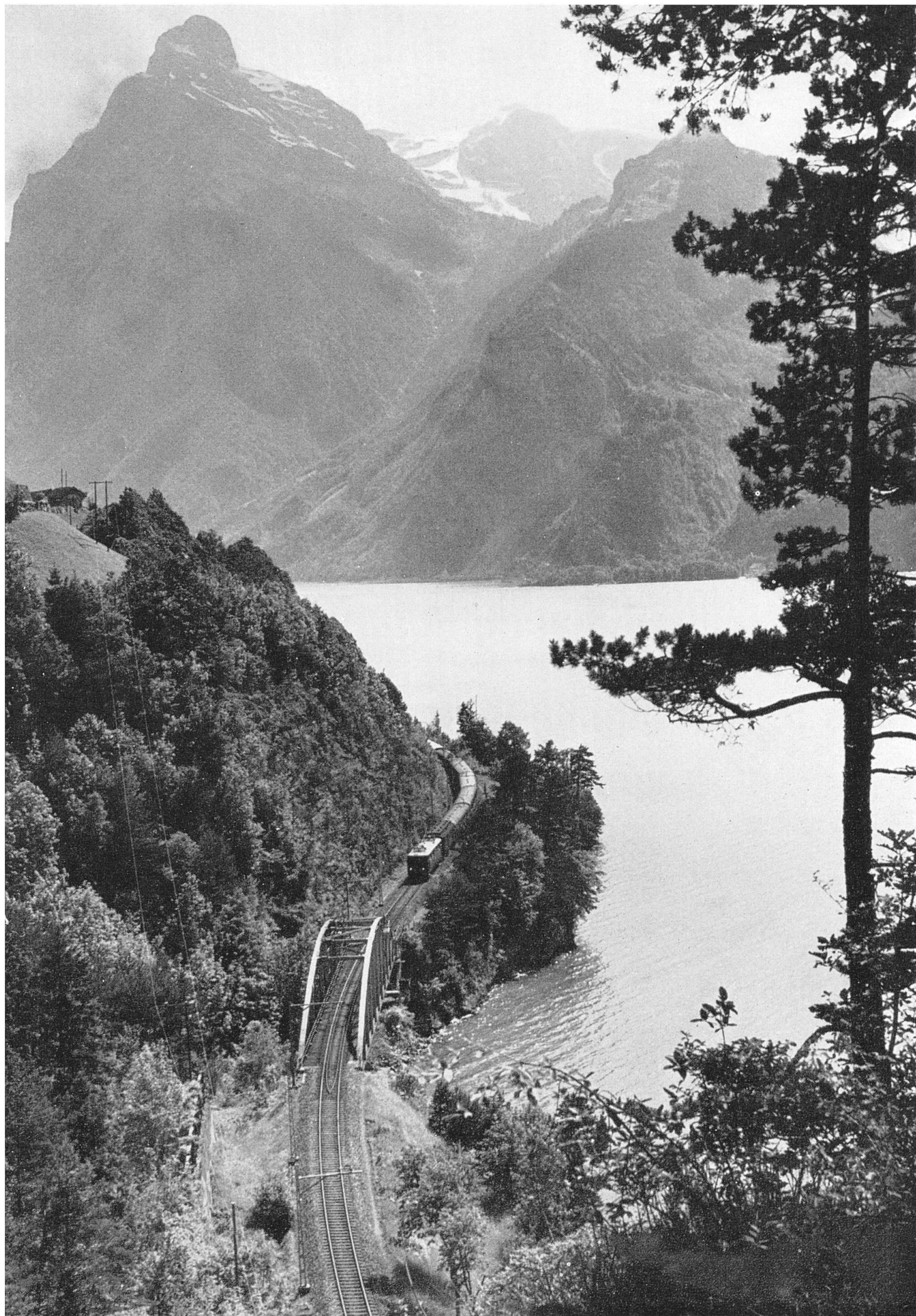
*Hermann von Spreti, Vorsitzender  
Wilhelm von Mevius.*



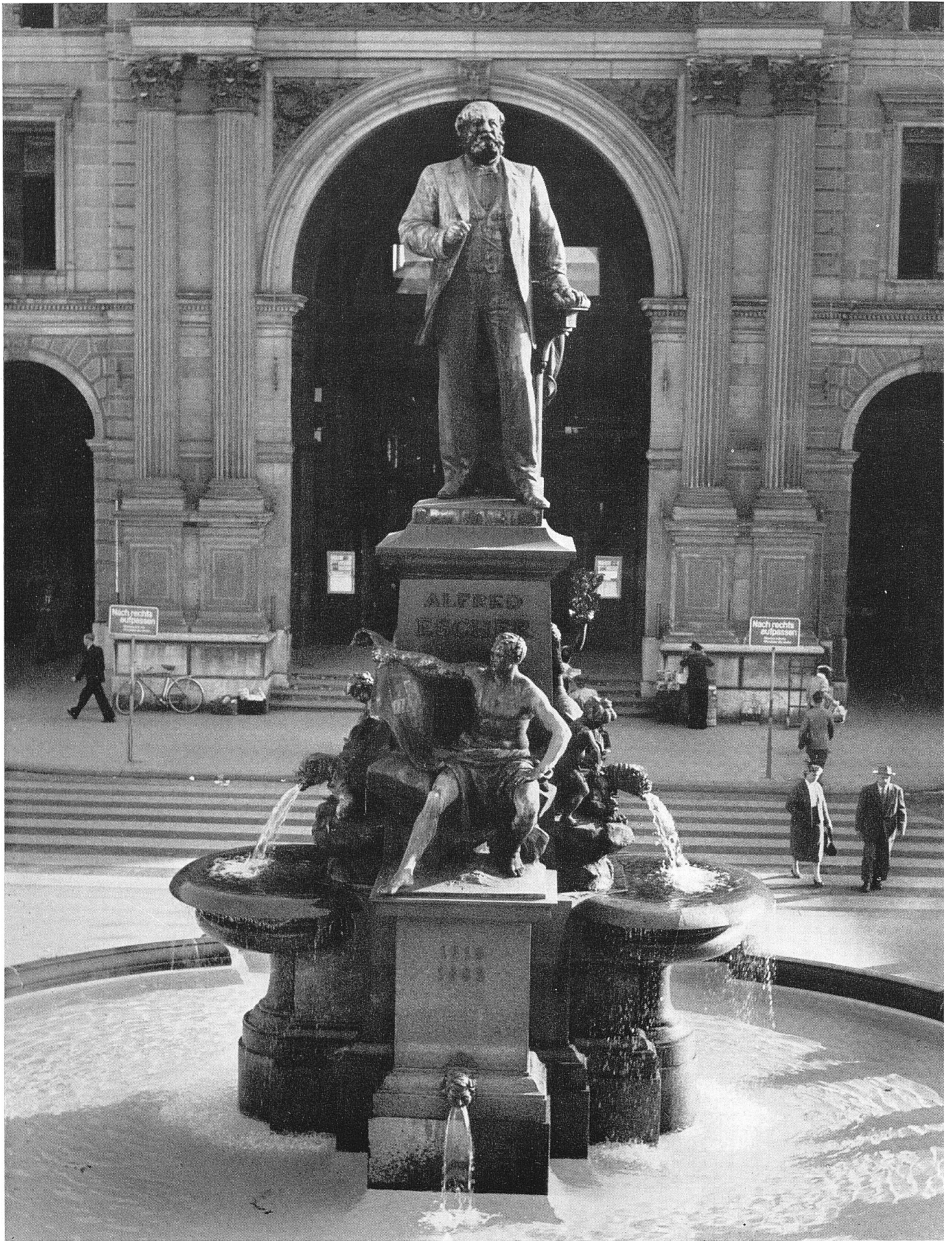
Die Kehren der Gotthardbahn zwischen Lavorgo und Giornico vor der Elektrifikation.

Die Gotthardbahnstrecke am Urnersee. Die nachträglich erstellte Doppelspur verläuft im Bergesinnern.









Das Denkmal Alfred Eschers am Bahnhofplatz in Zürich.

## GESCHICHTE MUSS LEBENDIG WERDEN

Der Verein für wirtschaftshistorische Studien hat sich zum Ziel gesetzt, Forschungen auf dem Gebiet der schweizerischen Wirtschaftsgeschichte zu fördern und ihre Bekanntmachung zu unterstützen. Eine blühende Wirtschaft und Fortentwicklung der Technik läßt die Frage nach den Anfängen entstehen. Nichts kann die Entwicklung aus bescheidenen, ja armseligen Verhältnissen und den Wert aller Pionierarbeit besser zur Anschauung bringen als die Lebensbeschreibungen der Männer und Frauen, die mit Wagemut und Weitblick Brot für spätere Generationen pflanzten.

## SCHWEIZER PIONIERE DER WIRTSCHAFT UND TECHNIK

Eine reich illustrierte Reihe von Lebensbeschreibungen bedeutender Persönlichkeiten der schweizerischen Wirtschaftsgeschichte.

Bis Sommer 1956 sind erschienen:

### Band 1

*Philipp Suchard (1797—1884)*

### Band 2

*J. J. Sulzer-Neuffert (1782—1853), Henri Nestlé (1814—1890), Rudolf Stehli-Hausheer (1816—1884), C. F. Bally (1821 bis 1899), Joh. Rud. Geigy-Merian (1830 bis 1917)*

### Band 3

*Johann Jakob Leu (1689—1768)*

### Band 4

*Alfred Escher (1819—1882)*

### In Vorbereitung: Band 5

*Hans Caspar Escher (1775—1859), François-Louis Cailler (1796—1852), Salomon Volkart (1816—1893) und Franz Josef Bucher-Durrer (1834—1906)*

*Die Reihe wird fortgesetzt*

*u. a. mit Biographien von G. Ph. Heberlein, Kaspar Honegger, P. E. Huber - Werdmüller, Daniel Jeanrichard, Edouard Sandoz.*

In französischer Sprache ist erschienen:  
Band 1 *Philippe Suchard (1797—1884)*,  
Editions La Baconnière, Boudry.