

Zeitschrift: Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik
Herausgeber: Verein für wirtschaftshistorische Studien
Band: 114 (2019)

Artikel: Alfred Escher : Visionär, Grossbürger, Wirtschaftsführer
Autor: Jung, Joseph
Kapitel: 3: Wechselfälle der 1870er Jahre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095729>

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: 25.04.2026

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



III
WECHSELFÄLLE DER
1870er JAHRE

Alfred Escher.
Radierung von Edouard
Jeanmaire (1847–1916).

Der Sturz des Systems

Im Herbst 1855 trat Alfred Escher aus der Zürcher Regierung aus. Doch damit gab er die politische Führung von Kanton und Stadt nicht aus der Hand. Weiterhin gehörte er dem Grossen Rat an, den er bis zu seinem Tod 1882 noch viermal präsidierte; er nahm Einsitz in wichtige grossrätliche Kommissionen und war in der Stadt Zürich Mitglied des Grossen Stadtrats und – indes nur kurz – des Baukollegiums und der Eisenbahnkommission. Mit Nordostbahn, Kreditanstalt und Rentenanstalt verfügte Escher in der zweiten Hälfte der 1850er Jahre über wirtschaftspolitische Plattformen, die seine Macht und seinen Einfluss multiplizierten. Seine eigene wirtschaftliche Lage, die vollständige Unabhängigkeit gegenüber allen Launen des Schicksals garantierte, und sein prächtiger Wohnsitz an erhöhter Lage an den Gestaden des Zürichsees setzten weitere unmissverständliche Zeichen: Alfred Escher regierte Zürich.

Lange ging es so: Wirtschaftlicher Aufschwung, Gründung neuer Unternehmen, Schaffung zusätzlicher Arbeitsplätze, steigende Börsenkurse, Lust am Spekulieren – auch beim kleinen Mann – taten das ihre. Dann zeigten sich in den Mauern des Systems Risse; erst kleine, unscheinbare. Sie taten der Illumination vorerst keinen Abbruch. Man nahm sie kaum zur Kenntnis, ging achtlos über sie hinweg. Aber ausserhalb des Bollwerks wurden die Zeichen erkannt. Der Druck wuchs mit der Unzufriedenheit der Bevölkerung, die unter Arbeitslosigkeit (1863/64), Teuerung (1867) und Choleraepidemie (1867) litt. Und dann geschah das Unvermeidliche: Die Dämme, die das System geschützt hatten, brachen ein, und die einbrechenden Fluten schwemmten alles weg. Im Januar 1868 sprach sich das Zürchervolk mit überwältigendem Mehr für eine Verfassungsänderung aus. Am 18. April 1869 wurde die neue, bis 2005 gültige Verfassung des Kantons Zürich deutlich angenommen. In der kantonalen Legislative und Exekutive hatten neue, demokratische Herren das Sagen. Im Kantonsrat, dem früheren Grossen Rat – die politische Umwälzung wurde auch sprachlich zum Ausdruck gebracht –, besetzten 1869 die Demokraten 85 Sitze, 56 verblieben den Liberalen. Aus dem Regierungsrat wurden im selben Jahr alle Liberalen weggespült.

Auf den ersten Blick schien das System Eschers erledigt. Bei näherem Hinsehen jedoch kommt man zu einem differenzierteren Schluss. Denn Escher selbst wurde trotz der grossen Niederlage seiner liberalen Partei im historischen Jahr 1869 wie in allen folgenden Amtszeiten bis an sein Lebensende sowohl in den Nationalrat als auch in den Kantonsrat wiedergewählt. Gestärkt durch den Vertrauensbeweis des Zürcher Stimmvolks, verschmerzte er, was ihm in Zürich politisch entglitten und entrissen worden war. Sein Wirkungskreis als einer der einflussreichsten eidgenössischen Parlamentarier auch nach 1869 blieb ihm unbenommen. Die Niederlage seines politischen Systems in Zürich

eröffnete ihm neue Möglichkeiten, und er verstärkte seine wirtschaftspolitische Tätigkeit. Und schliesslich kompensierte Escher diese Niederlage mit einem Jahrhundertprojekt, das seinem ohnehin schon imposanten Lebenswerk unvergleichlichen Glanz verlieh: dem Bau der Gotthardbahn.

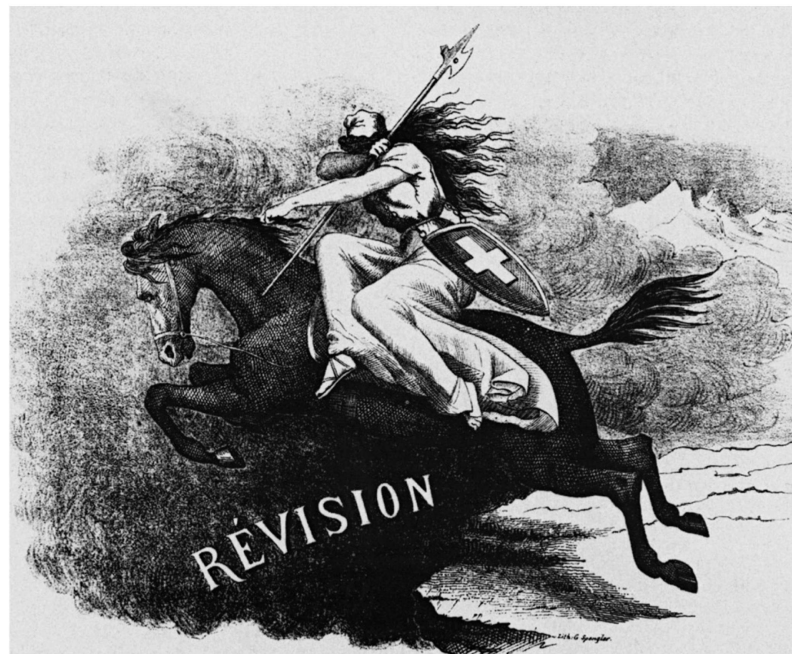
Die Niederlage von Eschers System 1869 in Zürich führte schweizweit zu einer politischen Zäsur: Demokratische Umwälzungen fanden auch in anderen Kantonen statt. Die Kernelemente der Forderungen – direkte Volkswahl der Regierung, Einführung von Initiative und Referendum – wurden übernommen. Diese Entwicklung auf kantonaler Ebene stärkte jene Kräfte, die auch die Bundesverfassung von 1848 den veränderten Verhältnissen anpassen wollten. Über Zwischenschritte und Umwege kam es schliesslich 1874 zur Revision der Verfassung. Neu eingeführt wurde das fakultative Referendum für Bundesgesetze. Das Volksrecht der Verfassungsinitiative folgte mit der Revision von 1891.

Trotz der politischen Ämter in Bund und Kanton, die er weiterhin bekleidete, und trotz seinen wirtschaftspolitischen Spitzenpositionen, wie sie damals kein anderer Schweizer innehatte, zählten die 1870er Jahre nicht mehr zu Eschers grosser Zeit. Dies wird durch die Krise der Nordostbahn dokumentiert, die existentielle Ausmasse annahm. Mit aller Deutlichkeit zeigte sich das Groteske der veränderten Machtverhältnisse am Gotthardprojekt. Wohl kein anderer Schweizer Politiker und Unternehmer als Escher wäre damals in der Lage gewesen, die politischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass ein derart gigantisches Werk erfolgreich durchgeführt werden konnte. Andererseits vermag man sich in der Grossblüte des schweizerischen Wirtschaftsliberalismus während der 1850er und frühen 1860er Jahre nicht vorzustellen, wie es möglich werden sollte, dass Bundesrat, Parlament und freisinnige Parteistrategen Escher ins politische Abseits manövrieren und mit Schimpf und Schande zu einem so schmachvollen Abgang von der Spitze der Gotthardbahn-Gesellschaft zwingen würden, wie dies 1878 der Fall sein sollte.

In den Gründerjahren des Bundesstaates waren es vornehmlich Risikokapitalisten und Unternehmerpioniere, die Dynamik und Möglichkeiten der Zeitumstände ausnützten. Sie waren in ihren jüngsten Lebensjahren und über Nacht in politische Spitzenpositionen aufgestiegen und bestimmten Strukturen und Qualitäten des neuen Bundesstaates. Ab Ende der 1860er Jahre traten allmählich Politiker in den Vordergrund, die andere Sozialprofile und politische Muster aufwiesen. Glücklicherweise für die Schweiz, für die Infrastrukturen des Landes und für die Volkswirtschaft überhaupt stand mit Alfred Escher einer der letzten Pioniere der Gründergeneration auf der wirtschaftspolitischen Bühne, als die Frage der grossen Alpentransversale gelöst werden musste. Denn trotz verlorener Ehre hatte er das Gotthardprojekt vor seinem Rücktritt als Direktionspräsident grossmütig aus der finanziellen Krise geholt und somit dem Werk zur Vollendung verholfen.



a



b

- a| Die Volksversammlung vom 15. Dezember 1867 in Uster gegen das «System Escher» fand bei strömendem Regen statt.
- b| Flugblatt aus dem Jahr 1872 gegen die Totalrevision der Bundesverfassung, dargestellt als «Sprung in den Abgrund». Die Vorlage wurde vom Volk knapp verworfen. 1874 indes stimmte das Schweizervolk der Totalrevision zu.

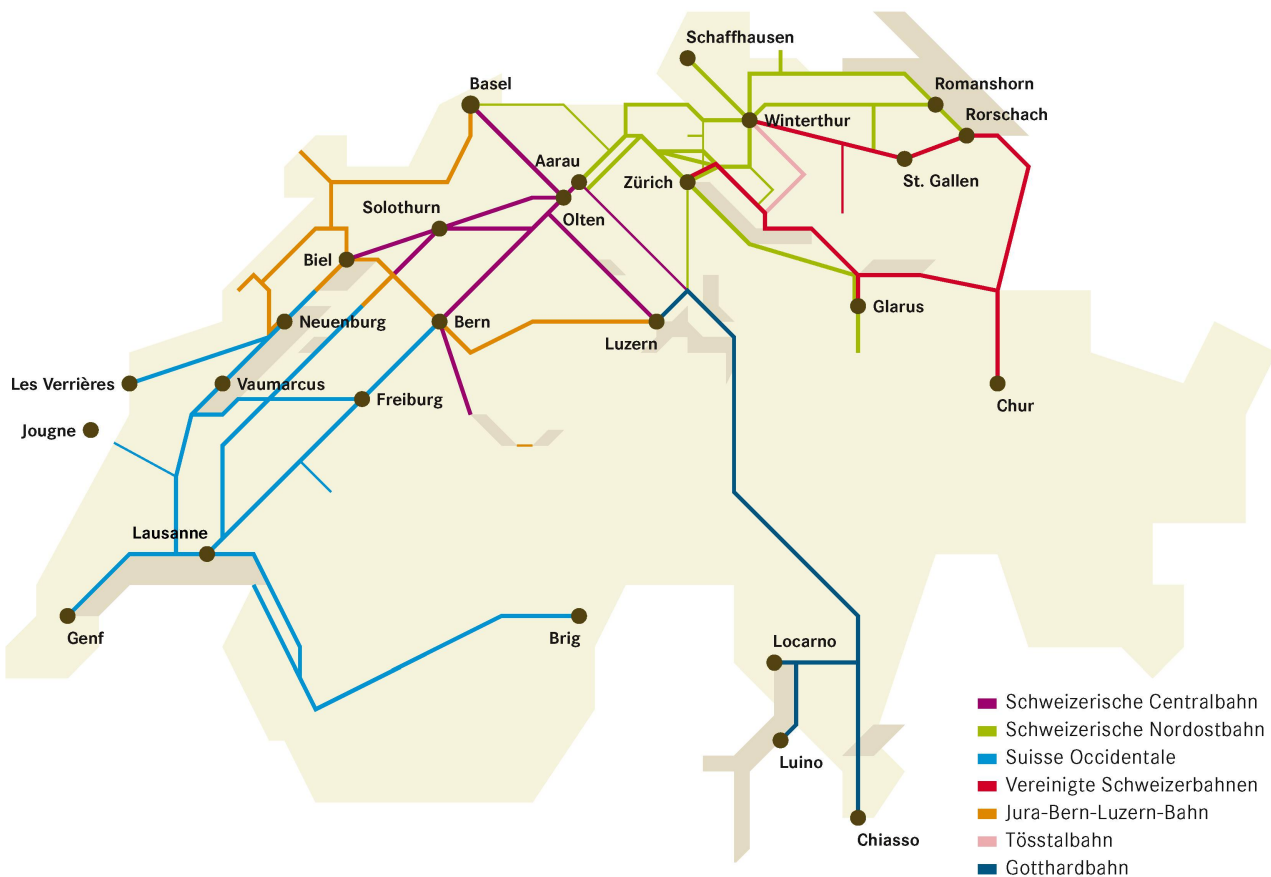
Nordostbahn und Nationalbahn: Konkurrenzkampf bis zum Fiasko

Am 12. Juli 1872 wurde nach den Plänen von Winterthurs Stadtpräsident Johann Jakob Sulzer und Stadtschreiber Theodor Ziegler (1832–1917), beide Repräsentanten der demokratischen Bewegung, das Bahnunternehmen Winterthur–Singen–Kreuzlingen gegründet. Die Winterthurer Ambitionen gingen weit. Sie fassten eine vom Bodensee bis zum Genfersee durchgehend verlaufende Linie ins Auge. Von Winterthur aus sollte daher eine Stammlinie nach Zofingen führen. Diese national ausgreifenden Pläne wurden im Verlaufe des Jahres 1872 publik gemacht. Damit demonstrierten die Promotoren der «Schweizerischen Nationalbahn Leman–Bodan» ihre Absicht, die bestehenden Eisenbahngesellschaften das Fürchten zu lehren und schliesslich in die Knie zu zwingen. Am 5. April 1875 fusionierten die Bahngesellschaften Winterthur–Singen–Kreuzlingen und Winterthur–Zofingen zur Schweizerischen Nationalbahn.

Insgesamt ging es den Promotoren der Nationalbahn darum, die führende Stellung der Nordostbahn und der Centralbahn zu brechen und die Stadt an der Eulach zu einer Drehscheibe im schweizerischen Eisenbahnnetz zu machen. Ganz zentral zielten die Winterthurer Demokraten aber auch darauf hin, die wirtschaftspolitische Machtbasis von Eschers System zu unterspülen. Der Ruf aus Winterthur, die Eisenbahnbarone zu stürzen, ging einher mit der Forderung zur Errichtung von «Volksbahnen», wovon der Name «Schweizerische Nationalbahn» beredtes Zeugnis ablegt. Die Kämpfe zwischen den «Leman–Bodan»-Illusionisten und der Nordostbahn werfen aber auch ein grelles Licht auf die eisenbahnpolitische Kultur jener Jahre, führten sie doch die Idee des freien Wettbewerbs und das privatwirtschaftliche Modell zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen ad absurdum.

Der überwältigende politische Erfolg der Demokraten Ende der 1860er Jahre hatte deren politischen Sinn getrübt, was dazu führte, dass sie den Sturz der liberalen Ära in Zürich fälschlicherweise als Vorstufe von Eschers politischem Niedergang feierten. Trotz ihrer überwältigenden politischen Erfolge gelang es den Demokraten nicht, die «Herrenbahn» Eschers in die Knie zu zwingen. Die Nordostbahn überlebte den Angriff aus Winterthur. Nicht so die grossspurige auftretende Nationalbahn, deren trauriges Schicksal nachgerade zum Melodrama geriet, als sie 1878 in Konkurs ging und von der Nordostbahn auf einer Zwangsversteigerung übernommen wurde. Somit war die Winterthurer Offensive kläglich gescheitert.

Die aggressive Expansionsstrategie der Nordostbahn – wie auch der übrigen Privatbahnen – stand und fiel mit der Frage, ob Bau und Betrieb neuer Streckenabschnitte finanziert werden konnten. Das Umfeld, in dem sich das Ringen



Das schweizerische Eisenbahnnetz nach Eröffnung der Gotthardbahn 1882.

um Lösungen dieser finanziellen Probleme abspielte, war geprägt durch den äusserst harten Konkurrenzkampf, den sich die privaten Bahngesellschaften um Baukonzessionen und möglichst günstige Investitionsmittel lieferten. Der Konkurrenzdruck zwang diese vielfach – trotz fehlender Erfahrungswerte oder kritischer Analysen bezüglich Streckenführung, Bauweise und Rentabilität –, jede sich bietende Opportunität schnellstmöglich zu ergreifen. Die für den Bau neuer Eisenbahnlinien anfallenden Kapitalbedürfnisse waren für damalige Verhältnisse enorm: Es mussten gewaltige Summen beschafft werden für Landkäufe, Kunstbauten, Bahnhöfe, Rollmaterial und vieles mehr. Und nicht zuletzt: Die Investitionsmittel mussten zu Konditionen beschafft werden, die den Bahngesellschaften einen rentablen Betrieb ermöglichten.

Beim binnenschweizerischen Kampf um Trassees und Bahnhöfe zeigte sich, dass das NOB-Streckennetz anfänglich – verglichen mit demjenigen der Konkurrenten – überdurchschnittlich schnell wuchs. Doch lasteten auf diesem Erfolg Versprechen und Auflagen, mit denen Zuschläge für Streckenkonzessionen hatten erkaufte werden müssen. Dies führte schliesslich dazu, dass die Nordostbahn in der zweiten Hälfte der 1870er Jahre zu kollabieren drohte. 1877 war ihre finanzielle Lage derart dramatisch, dass die Geschäftsleitung der Öffentlichkeit

bekanntgeben musste, es sei ihr unter den herrschenden Bedingungen auf dem Kapitalmarkt nicht mehr möglich, die Mittel zu beschaffen, um sämtliche von ihr eingegangenen Bauverpflichtungen erfüllen zu können. Rückblickend lässt sich feststellen, dass sich die Geschäftsleitung der Nordostbahn bei vielen Konzessionsübernahmen vorwiegend durch strategisch-taktische Überlegungen leiten liess und dabei Fragen der Wirtschaftlichkeit häufig einen geringeren Stellenwert beimass. Im Kampf um die Verstärkung ihrer Marktposition schreckte die Geschäftsleitung in ihrer Wachstumseuphorie nicht davor zurück, hohe Eintrittspreise zu bezahlen und – nicht minder folgenschwer – darüber hinaus gewaltige Bauverpflichtungen einzugehen. Vor diesem Hintergrund kam es schliesslich zum dramatischen Kurseinbruch der NOB-Aktien von 658 Franken im Jahr 1868 auf 70 Franken im Jahr 1877.

Die Sanierung der Nordostbahn wurde in mehreren Etappen durchgeführt, nicht zuletzt durch die von einem Syndikat um die Kreditanstalt errichtete Schweizerische Eisenbahnbank. Da es der Nordostbahn ab 1884/85 wieder gelang, grössere Anleihen auf dem Kapitalmarkt zu beschaffen, erholten sich auch die Kurse ihrer Stammaktien. Vom Tiefstkurs von 53 Franken im Jahre 1878 legten sie in den folgenden Jahren kontinuierlich zu und bewegten sich beispielsweise 1882 bereits wieder zwischen 247 und 380 Franken. Über pari notierten die Nordostbahn-Titel allerdings erst wieder 1888.

Wohl hatte Escher nicht verhindern können, dass die in der Gründereuphorie bis zum Exzess verfolgte Expansionspolitik in einer existenzbedrohenden Krise der Gesellschaft endete, aber es war auch massgeblich seiner Problemlösungsfähigkeit und seinem persönlichen Einsatz zu verdanken, dass die Nordostbahn die Krise überstand und 1882 – nachdem sie 1880 überdies die konkursite Nationalbahn übernommen hatte – über das ausgedehnteste Streckennetz aller schweizerischen Bahngesellschaften verfügte. Mit der Errichtung der Schweizerischen Eisenbahnbank landete er einen eigentlichen Befreiungsschlag, der beispielhaft war für sein Verständnis der Rollenverteilung zwischen Privatwirtschaft und Staat. Zwar war es Escher kraft seines weitreichenden politischen Einflusses gelungen, auch die öffentliche Hand zur Erteilung von Moratorien zu bewegen und so in seine Rettungsaktion einzubinden, aber es war nichts als logisch und naheliegend, dass nur ein privatwirtschaftliches Lösungsmodell die Nordostbahn aus der Krise führen konnte. Escher schöpfte die Möglichkeiten seines Systems konsequent aus und arbeitete zielstrebig auf die Sanierung hin.

Eben als die Nordostbahn 1876 in die Krise stürzte, kamen auch die fatalen Kostenüberschreitungen bei der Gotthardbahn ans Licht. Im schlimmsten Fall wären beide Gesellschaften beinahe zeitgleich zusammengebrochen. Die erfolgreiche Bewältigung der Krisen beider Unternehmen ist ein Beweis für die überragende Problemlösungskapazität Alfred Eschers und seiner engsten Mitarbeiter.

Nord-Südverkehr: die Gotthardvariante

Die Gefahr einer Umfahrung der Schweiz auf einer Nord-Süd-Achse wurde nach Mitte des 19. Jahrhunderts immer grösser. Während im Ausland der Bau von Alpentransversalen mit der 1854 fertiggestellten Semmeringbahn, einer geplanten Eisenbahnstrecke über den Brenner sowie einem Durchstich durch den Mont-Cenis vorangetrieben wurde, stritt man sich in der Schweiz um die Wahl der Linien. Neben dem Gotthard und dem Lukmanier waren ebenso der Simplon, der Grosse St. Bernhard, der Splügen, der San Bernardino, der Septimer und der Grimsel im Gespräch.

Auch die Nordostbahn, der Escher als Direktionspräsident vorstand, musste sich für die Unterstützung eines Projekts entscheiden. Während sie noch 1860/61 den Lukmanier gegenüber dem Gotthard favorisiert hatte, gelangte sie in den folgenden Jahren zu einer Neubeurteilung der Alpen transitfrage. Dies hing damit zusammen, dass sich die Voraussetzungen grundlegend geändert hatten. So etwa hatte sich das NOB-Schienennetz in den 1860er Jahren durch die Übernahme der Linie Zürich-Zug-Luzern auch in Richtung Zentralschweiz entwickelt. Auf Eschers Initiative schlossen sich im August 1863 16 Kantone sowie die beiden Gesellschaften Centralbahn und Nordostbahn zu einer «Vereinigung zur Anstrengung der Gotthardbahn» zusammen. Der Gesinnungswandel vom Lukmanier- zum Gotthardbefürworter fiel Escher indes nicht leicht. Während sich seine liberalen Freunde aus St. Gallen, Glarus und dem Bündnerland zunächst fast durchs Band für die Lukmaniervariante einsetzten, standen ihm die katholisch-konservativen Zentralschweizer, insbesondere die Urschweizer im Gotthardlager mentalitätsmässig fern. Doch Escher betrachtete es als seine «verfluchte Schuldigkeit», offen für den Gotthard Partei zu ergreifen, da dieser den Interessen der Schweiz und auch Zürichs und der Nordostbahn förderlicher war.

Sobald sich Escher für den Gotthard verpflichtet hatte, setzte er sein ganzes wirtschaftspolitisches Gewicht für diese Variante und deren Sieg über die anderen Alpenbahnprojekte ein. Mit schier unerschöpflicher Energie, unerschütterlichem Willen und unter Einsatz seines einzigartigen Beziehungsnetzes in Politik und Wirtschaft ging er ans Werk. Er liess seine Kontakte spielen und zog Fachleute aus Finanz- und Eisenbahnkreisen zu Rate. Escher unternahm zahlreiche Reisen, zum Beispiel nach Italien und ins Grossherzogtum Baden, um die dortigen Behörden und Wirtschaftskreise über den Stand des Gotthardprojekts zu informieren. Da Subventionen des Auslands für die Finanzierbarkeit unverzichtbar waren, sah sich Escher vor allem damit beschäftigt, die verschiedenen Interessengruppen über die Fortschritte des Gotthardprojekts in Kenntnis zu setzen. Eschers Verbindungen reichten vom preussischen Gesandten Heinrich von Roeder (1816–1898), über die italienischen Gesandten Graf Terenzio Mamiani



Die «Gotthardpost» wurde vom Verwaltungsrat der Nordostbahn bei Rudolf Koller (1828–1905) in Auftrag gegeben – als Geschenk für den Anfang Januar 1872 zurückgetretenen Direktionspräsidenten Alfred Escher. Diese Fassung von 1873 (im Bild) befindet sich im Kunsthaus Zürich. Eine zweite Fassung von 1874 ist im Eigentum der Credit Suisse.


(1799–1885) beziehungsweise Luigi Amedeo Melegari (1805–1881) und den badi-schen Aussenminister Franz von Roggenbach (1825–1907) bis zum preussischen Ministerpräsidenten Otto von Bismarck (1815–1898). Dass dieser sich für den Gotthard aussprach, trug wesentlich dazu bei, dass schliesslich diese Linienfüh-rung realisiert wurde. In Italien konnte sich das Gotthardunternehmen insbe-sondere in der Provinz Genua auf einen breiten Rückhalt stützen, da man sich dort von der Gotthardtransversale eine Aufwertung des Hafens versprach.

Mit seinem Einsatz an allen Fronten trug Escher entscheidend dazu bei, dass sich schliesslich die Gotthardvariante gegenüber den anderen Alpen-transversalen durchsetzte. Unermüdlich führte er politische Verhandlungen und machte sich auf die Suche nach Geldgebern. Am 15. September 1869 erreichte Escher ein wichtiges Etappenziel. Dank seinem Kontaktnetz sowie seinen offzi-ellen und inoffiziellen, mündlichen und schriftlichen Interventionen gelang es ihm, dass eine internationale Gotthardkonferenz mit Vertretern Italiens, des Norddeutschen Bundes, Badens, Württembergs und der Eidgenossenschaft ein-berufen werden konnte. Nachdem man sich über die wichtigsten Punkte geeinigt hatte, unterzeichneten am 13. Oktober 1869 sämtliche Konferenzteilnehmer das Schlussprotokoll. Das Aufbringen der erforderlichen finanziellen Beiträge und der Deutsch-Französische Krieg wirkten sich verzögernd aus, und es sollte noch bis Oktober 1871 dauern, bis auf Basis des Konferenzprotokolls vom Herbst 1869 die entsprechenden Staatsverträge «betreffend den Bau und Betrieb einer Gott-hard-Eisenbahn» sowohl mit Italien als auch mit dem Deutschen Reich abge-schlossen und ratifiziert werden konnten.

Im Anschluss an die Internationale Gotthardkonferenz vom 15. Sep-tember 1869 in Bern verhandelten die Vertreter der Schweiz, des Norddeutschen Bundes, des Grossherzogtums Baden sowie der Königreiche Württemberg und Italien im Rahmen weiterer Konferenzen über die Linienführung, das bautech-nische Vorgehen und die Finanzierung des Tunnels. Die Kosten für die Errich-tung des gesamten Gotthardstreckennetzes wurden auf 187 Millionen Franken veranschlagt. Die Teilnehmerstaaten der Gotthardkonferenz verpflichteten sich, insgesamt 85 Millionen Franken in Form von Subventionen zur Verfügung zu stellen. Der Differenzbetrag von 102 Millionen Franken sollte in Form von Akti-en und Obligationen auf den Kapitalmärkten Deutschlands, Italiens und der Schweiz beschafft werden. Die seitens der Schweiz zugesicherten Subventions-leistungen in der Höhe von 20 Millionen Franken sollten durch Kantone, Städte und Eisenbahngesellschaften aufgebracht werden – der Bund war vorerst nicht beteiligt. Die Schweiz konnte indes ihrer Zahlungsverpflichtung nur deshalb in vollem Umfang nachkommen, weil die Nordostbahn und die Centralbahn je ei-nen Beitrag von 3,51 Millionen Franken – das heisst zusammen rund einen Drit-tel der gesamten schweizerischen Beitragszahlung – zugesichert hatten.

Ein Jahrhundertwerk: die Gotthardbahn

Am 6. Dezember 1871 wurde die Gotthardbahn-Gesellschaft gegründet, deren Direktionspräsidium Alfred Escher übernahm. Gemäss Artikel 60 der Statuten vom 1. November 1871 wurde Luzern als Sitz der Gotthardbahn-Gesellschaft bestimmt. Bereits im Vorfeld der Gründung der Gotthardbahn-Gesellschaft hatte Escher jedoch die Bedingungen formuliert, unter denen er bereit wäre, das Direktionspräsidium zu übernehmen. Dazu zählte, dass er seinen Wohnsitz im Kanton Zürich beibehalten wollte und dass jenes Personal, mit welchem er zur Lösung der ihm übertragenen Aufgabe zusammenarbeiten musste, Wohnsitz und Arbeitsort in seiner unmittelbaren Nähe zu beziehen habe. Mit diesen Bedingungen war der Verwaltungsrat der Gotthardbahn-Gesellschaft einverstanden. Aufgrund statutarischer Bestimmungen war Escher gezwungen, mit der Übernahme des Direktionspräsidiums der Gotthardbahn-Gesellschaft per Ende 1871 von seinem Amt als Direktionspräsident der Nordostbahn zurückzutreten. Allerdings war es den Direktionsmitgliedern des Gotthardbahnprojekts erlaubt, während der Bauphase in den Verwaltungsrat einer anderen Bahngesellschaft einzutreten. Vor diesem Hintergrund konnte Escher 1872 das Präsidium des Verwaltungsrats der Nordostbahn übernehmen. Berücksichtigt man zudem seine Rolle als Verwaltungsratspräsident der Kreditanstalt sowie seine vielen und einflussreichen politischen Funktionen, so erkennt man das machtgeladene Netzwerk, das Escher um die Gotthardbahn gewoben hatte.

Im April 1872 wurden die Bauarbeiten für den grossen Tunnel in den wichtigsten Zeitungen der Schweiz, Deutschlands, Italiens, Österreichs, Englands und Amerikas ausgeschrieben. Insgesamt reichten sieben Gesellschaften Offeren ein. Gegen Ende des Evaluationsverfahrens blieben die Società Italiana di Lavori pubblici aus Turin sowie der Genfer Bauunternehmer Louis Favre (1826–1879;  86, «Louis Favre») im Rennen. Den Zuschlag für den Bau des Haupttunnels Airolo–Göschenen erhielt schliesslich Louis Favre, da der von ihm offerierte Preis rund 15 Millionen Franken unter demjenigen der italienischen Konkurrentin lag. Favre war bereit, Risiken zu übernehmen. Dies wog insofern schwer, als der damalige Kenntnisstand der Wissenschaft die detaillierten geologischen Bedingungen im Gotthard nicht mit hinreichender Sicherheit im voraus zu ermitteln erlaubte. Über die Imponderabilien des Gotthardgesteins hinaus fehlte es an bautechnischer Erfahrung, da bis dahin noch nirgendwo auf der Welt ein 15 Kilometer langer Tunnel gebaut worden war, dessen Scheitelpunkt überdies auf 1152 Meter über Meer lag. Diese Schwierigkeiten und Herausforderungen hielten Favre nicht davon ab, eine ambitionöse Baufrist von lediglich acht Jahren voranzuschlagen und darüber hinaus gar eine Reduktion dieser Frist in Aussicht zu

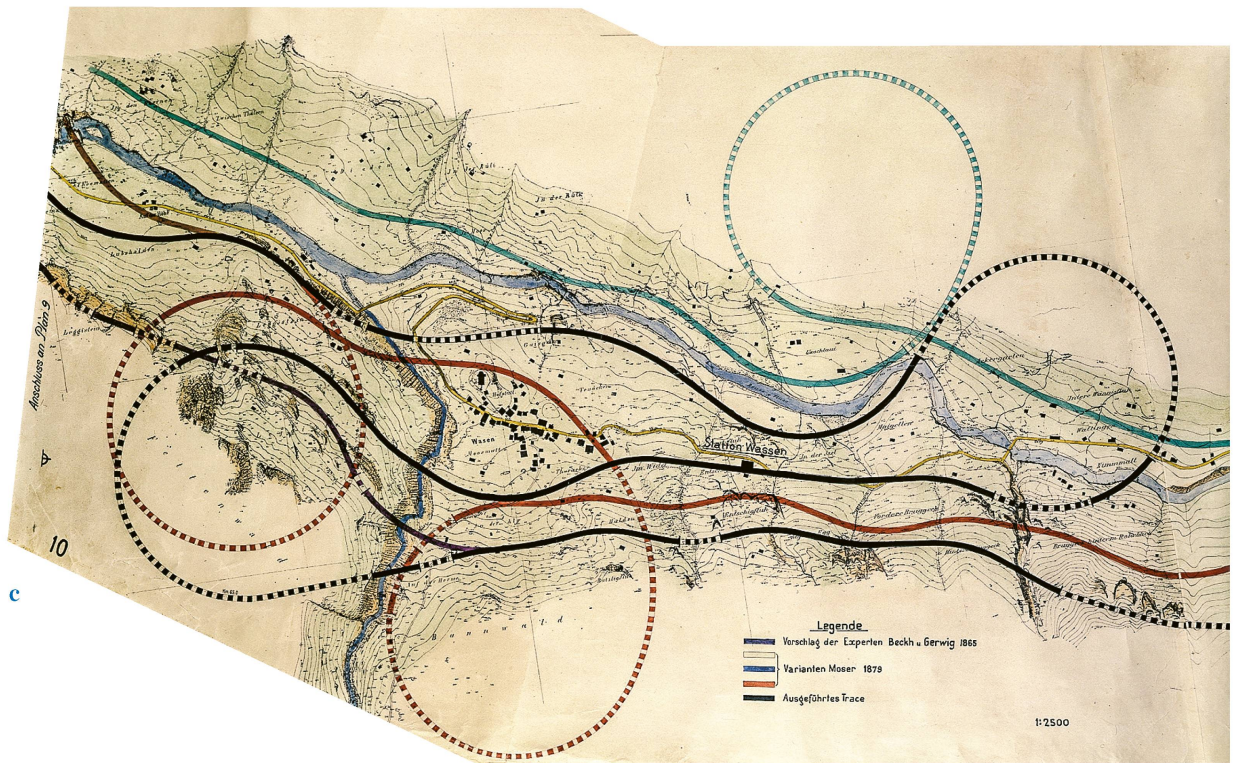


a

- a| Prospekt der Gotthardbahn vom 16. Juni 1902.
- b| Bau der ersten Kerstelenbachbrücke bei Amsteg.
- c| Projektvarianten für die Linienführung der Kehrtunnels bei Wassen.



b



c



Louis Favre (1826–1879), Pionier. Sein Unternehmen war für den Bau des Gotthardtunnels verantwortlich.

stellen, während die Società Italiana neun Jahre veranschlagte. Damit unterbot er die Bauzeiten anderer grosser Eisenbahntunnels im Verhältnis massiv.

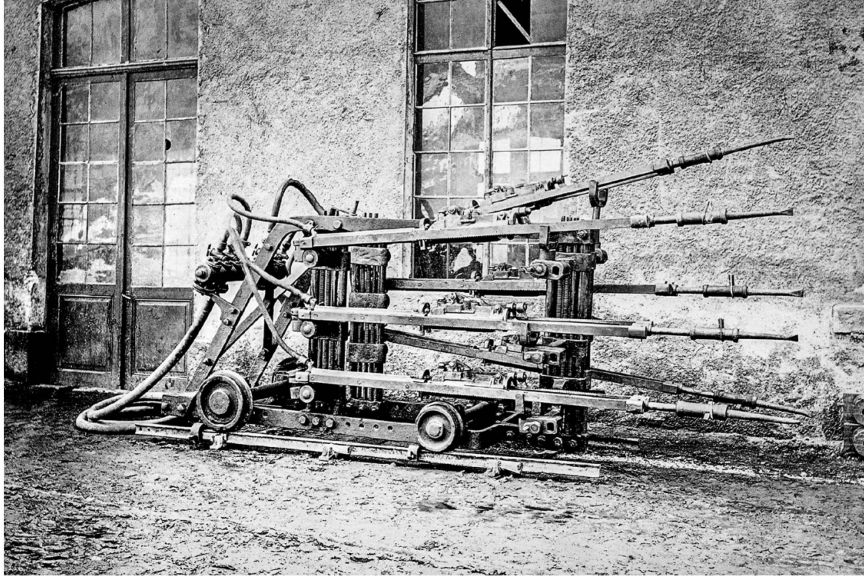
Aus heutiger Sicht ist beeindruckend, wie präzise Favre seine Arbeiten geplant hatte. Dies zeigt sich namentlich im Blick auf den Durchstich. Obwohl der Zeitplan sechs Jahre im voraus berechnet worden war, gelang es dem Unternehmen Favre, diesen um einen Monat zu unterbieten. Bedenkt man, dass es dem Genfer Unternehmen gelang, nach knapp siebeneinhalbjähriger Bauzeit den Durchstich zu schaffen, verliert der Umstand an Gewicht, dass der Tunnel erst am 1. Januar 1882 – 15 Monate nach Ablauf der achtjährigen Baufrist – dem Betrieb übergeben werden konnte. In Tat und Wahrheit hätte auch diese Strecke viel früher befahren werden können. Berücksichtigt man zudem das technische Neuland, das Favre 1872 betrat, die unvorhersehbaren geologischen Schwierigkeiten, mit denen er zu kämpfen hatte, sowie die Baustopps aufgrund von Arbeitsniederlegungen, Streiks und Unfällen, so ist seiner Termintreue allergrösster Respekt zu zollen. Dasselbe gilt für die finanzielle Seite. Was Kostenüberschreitungen betrifft, braucht Favre den Vergleich mit späteren Tunnel-, Bahn- und Strassenprojekten, die zudem mit unvergleichlich besseren technisch-wissenschaftlichen Instrumenten geplant und durchgeführt wurden, bis in unsere Tage nicht zu scheuen. Wohl wurde der ursprüngliche Finanzplan von 187 Millionen Franken um rund 21 Millionen überschritten – ohne Berücksichtigung der Kosten von bautechnischen Verbesserungen. Doch auch hier gilt, was bereits im Zusammenhang mit der Zeitplanung festgestellt wurde: Vor dem Hintergrund des bei Baubeginn gegebenen technischen Wissensstandes betreffend die geologische Beschaffenheit des Berges und die damit zusammenhän-

genden Unwägbarkeiten erscheint die Kostenüberschreitung von rund 11% im Vergleich zu späteren ähnlichen Bauprojekten moderat. In Anbetracht der staatspolitischen und volkswirtschaftlichen Bedeutung des Gotthardtunnels als Jahrhundertprojekt sind diese wenigen Millionen ohnehin zu vernachlässigen.

Krise und Rekonstruktion der Gotthardbahn

Die Turbulenzen um Kostenüberschreitungen und punktuelle Rückstände im Baufortschritt führten zum Rücktritt von Oberingenieur Robert Gerwig (1820–1885). Bevor er diesen Schritt tat, legte er 1875 eine aufdatierte Gesamtkostenrechnung vor, welche einen zusätzlichen Mittelbedarf von rund 34 Millionen Franken auswies. Sein Nachfolger, Oberingenieur Konrad Wilhelm Hellwag (1827–1882) aus Eutin (Ostholstein), wurde beauftragt, Gerwigs Kostenschätzung zu überprüfen. Zum Entsetzen der Direktion der Gotthardbahn-Gesellschaft wies die von Hellwag am 3. Februar 1876 vorgelegte neue Kostenrechnung mit rund 102 Millionen Franken einen noch wesentlich höheren zusätzlichen Mittelbedarf aus. Hellwag begründete die enorme Kostenüberschreitung insbesondere damit, dass bei früheren Berechnungen zu wenig Rücksicht auf unerwartete Zwischenfälle und Zufälligkeiten genommen worden sei. Kritisch stellte er fest, dass die bereits angefallenen Bauverteuerungen bisher nicht zur Erstellung einer neuen Baurechnung geführt hätten. Im Vergleich zur ursprünglichen Gesamtkostenschätzung von 187 Millionen Franken erschien die von Hellwag veranschlagte Kostenüberschreitung von 102 Millionen ebenso kolossal wie niederschmetternd. Spannungen zwischen der Gotthardbahn-Gesellschaft und Favre und entsprechend kritische Pressemeldungen hatten schon vor Veröffentlichung der neuen Kostenrechnung dazu geführt, dass Einzahlungen auf Aktien und Obligationen nurmehr zögerlich erfolgten. Politische Gegner Eschers, von denen es nicht wenige gab, nahmen diese Krise zum Anlass, ihre Attacken gegen den Zürcher Eisenbahnbaron gezielt zu verstärken. Es lag im Eigeninteresse des neuen Oberingenieurs Hellwag, angeblichen oder tatsächlichen Baumängeln aus der Zeit seines Vorgängers Gerwig zu grösster Publizität zu verhelfen, um vor diesem Hintergrund einen möglichst hohen zusätzlichen Mittelbedarf veranschlagen zu können. Auf diese Weise versuchte Hellwag, sich im Blick auf finanzielle Imponderabilien Polster zuzulegen.

Wie sehr sich die Situation inzwischen zugespitzt hatte, kam namentlich in der Reaktion des Aktienmarktes zum Ausdruck. So fiel der Kurs der Gotthardbahnaktien von 480 Franken im April 1875 auf 284 Franken im November desselben Jahres. Am 4. Dezember 1875 war Alfred Escher mit dem Anliegen an den Bundesrat gelangt, eine neue Internationale Gotthardkonferenz einzuberufen. Als wichtigstes Traktandum dieser Sitzung sollten die Kostenfrage und der



a



b



c

- a | Bohrmaschine für den Gotthardtunnel, aufgenommen während der Bauarbeiten an der Gotthardeisenbahn.
- b | Bau der Eisenbahnlinie in der Biaschina. Deutlich zu erkennen sind die Erdverschiebungen, die für die Errichtung des Trassees nötig waren.
- c | Arbeits- und Wohnbedingungen der Tunnelarbeiter waren vielfach katastrophal. Diese lebten in armseligen, schmutzigen, elenden oder gar desaströsen Quartieren, zusammengepfercht auf engstem Raum. Im grossen Tunnel wiederum war die Luft staubgeschwängert und die Hitze oftmals kaum auszuhalten. Der Bau des Gotthardtunnels forderte 178 Menschenleben durch Unfälle. Dazu kamen die Todesfälle von Arbeitern, die an den Portalen in Airolo und Göschenen verletzt oder unheilbar krank wurden, indes erst in ihrer Heimat starben. Im Bild: Unterkünfte bei Göschenen.

Fortgang der Bauarbeiten erörtert werden. Nach langwierigen, teils gerichtlich ausgetragenen Streitigkeiten zwischen Favre und der Gotthardbahn-Gesellschaft sowie schnell eskalierenden Spannungen zwischen Escher und Oberingenieur Hellwag, der nichts unversucht liess, auch die Position Favres zusätzlich zu schwächen, trat schliesslich vom 4. bis 13. Juni 1877 in Luzern die Internationale Gotthardkonferenz zusammen. Vor dem Hintergrund der dramatischen finanziellen Entwicklung am Gotthard und der Behinderung der Arbeiten durch die Streitigkeiten unter den Verantwortlichen überrascht es, dass es eineinhalb Jahre dauerte, bis es schliesslich zu der von Escher vorgeschlagenen Konferenz kam. Es zeigte sich auch, dass das Machtgefüge, das Escher als Direktionspräsident aufgebaut hatte, mehr und mehr unterminiert wurde. Je länger die drei Signatarstaaten das Finanzierungsproblem auf politischer Ebene diskutierten, desto deutlicher wurde, dass sich Escher nicht mehr durchsetzen konnte.

Das Macht- und Beziehungsnetz, das seine wirtschaftlichen und innenpolitischen Positionen zuvor so wirkungsvoll abgesichert hatte, versagte von dem Tag an, da drei Staaten die Verantwortung für das Gotthardprojekt übernahmen. Auf Entscheide, die in Berlin oder Rom fielen, konnte Escher kaum Einfluss nehmen. Umgekehrt wurde er nun sogar in der schweizerischen Innenpolitik zum Problem aufgebaut, und man sagte, er behindere die Lösung der Finanzierungsfrage, die auf internationaler politischer Ebene gefunden werden müsse. Kein Zweifel: das Blatt hatte sich gewendet.

Nachdem der zusätzliche Kapitalbedarf durch verschiedene Redimensionierungen schliesslich auf rund 40 Millionen Franken gesenkt werden konnte, verpflichteten sich die drei Vertragsstaaten mit dem Staatsvertrag vom 12. März 1878, zur Realisierung dieses reduzierten Ausbauprogramms Nachsubventionen in der Höhe von 28 Millionen Franken beizusteuern. Deutschland und Italien übernahmen je 10 Millionen Franken, die Schweiz 8 Millionen. Der verbleibende Differenzbetrag von 12 Millionen Franken schliesslich sollte von privaten Geldgebern aufgebracht werden. Offen liess der Vertrag, wie die Summe von 8 Millionen auf Bund, Kantone, Gemeinden und Eisenbahngesellschaften verteilt werden sollte. Eine Repartitionskommission sah vor, dass sich der Bund mit 3 Millionen Franken und der Kanton Zürich mit 800 000 Franken beteiligen würden.

Die blossen Idee einer Bundessubvention rief die Gegner der Gotthardbahn auf den Plan, die eine Subvention durch Bundesgelder per se als verfassungswidrig betrachteten und das Prinzip des privaten Eisenbahnbaus gefährdet sahen. Escher musste in zahlreichen, hitzig geführten Debatten des Zürcher Kantonsrats grosse Überzeugungsarbeit leisten, um die Parlamentarier für diesen finanziellen Rettungsplan zu gewinnen. Schliesslich wurde die Subvention in der Sitzung vom 15. März 1878 mit überwältigendem Mehr angenommen. In der Volksabstimmung im Kanton Zürich über die Nachtragssubvention vom 19. Mai

1878 mussten Alfred Escher und das Gotthardunternehmen allerdings einen herben Rückschlag einstecken: Das Zürchervolk lehnte die Vorlage ab. Da auch andere Kantone gegen die ihnen auferlegten Subventionsanteile opponierten, ging der Bundesrat daran, die Sache grundlegend zu überdenken. In der Botschaft an die Bundesversammlung vom 25. Juni 1878 beantragte er eine Bundessubvention von 6,5 Millionen Franken unter dem Vorbehalt, dass der Rest durch die Nordostbahn und die Centralbahn übernommen würde. Die Subvention, so der Bundesrat, könne aufgrund von Artikel 23 der Bundesverfassung gesprochen werden, welcher dem Bund erlaube, öffentliche Werke zu unterstützen, welche «im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Theiles derselben» errichtet würden.

Dem Bundesbeschluss betreffend Nachsubvention an das Gotthardunternehmen stimmte der Nationalrat zu. Dieser sah nun einen Bundesbeitrag von 4,5 Millionen Franken vor, während die beteiligten Kantone 2 Millionen, die beiden Eisenbahngesellschaften Nordostbahn und Centralbahn zusammen 1,5 Millionen aufzubringen hatten. Nachdem der Ständerat den Bundesbeschluss ohne grosse Änderungen in ein Bundesgesetz umgearbeitet hatte, nahm der Nationalrat den nunmehr bereinigten Erlass am 22. August 1878 an. Ein weiterer Streitpunkt betraf die Frage, ob ein Referendum über dieses Gesetz notwendig sei. Da hauptsächlich in der Westschweiz, namentlich im Kanton Waadt, gegen die Bundessubvention Stellung bezogen wurde, musste die Schweiz einer weiteren ZerreiSSprobe standhalten. Über 30 000 Bürger – mehrheitlich Waadtländer – unterzeichneten das Referendum, das gegen das Bundesgesetz ergriffen wurde. So musste die Frage der Bundessubvention nun vor das Volk. Das Resultat der Volksabstimmung vom 19. Januar 1879 war indes eindeutig: Mit 273 798 Ja- gegen 112 558 Nein-Stimmen wurde das Bundesgesetz angenommen, wobei die ablehnenden Stimmen zu mehr als einem Drittel auf die Kantone Waadt und Graubünden entfielen.

Diese neue Finanzarchitektur stellte sicher, dass der Gotthardbahn-Gesellschaft in den Jahren 1879 bis 1882 die dringend benötigten Mittel zuflossen. Aufgrund der kontinuierlichen Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Gotthardbahn-Gesellschaft und insbesondere nach Aufnahme des Betriebs auf der ganzen Linie am 1. Juni 1882 fassten die Anleger neues Vertrauen. So war es der Gesellschaft ab 1884 – auch dank den damals günstigeren Bedingungen auf dem Kapitalmarkt – möglich, ihre teuren 5%-Obligationen durch 4%-Obligationen zu ersetzen.

Escher als Sündenbock

Escher war 1871 zum operativen Chef des Gotthardprojekts aufgestiegen, der seine wirtschaftspolitische Macht zur Förderung des Vorhabens entsprechend

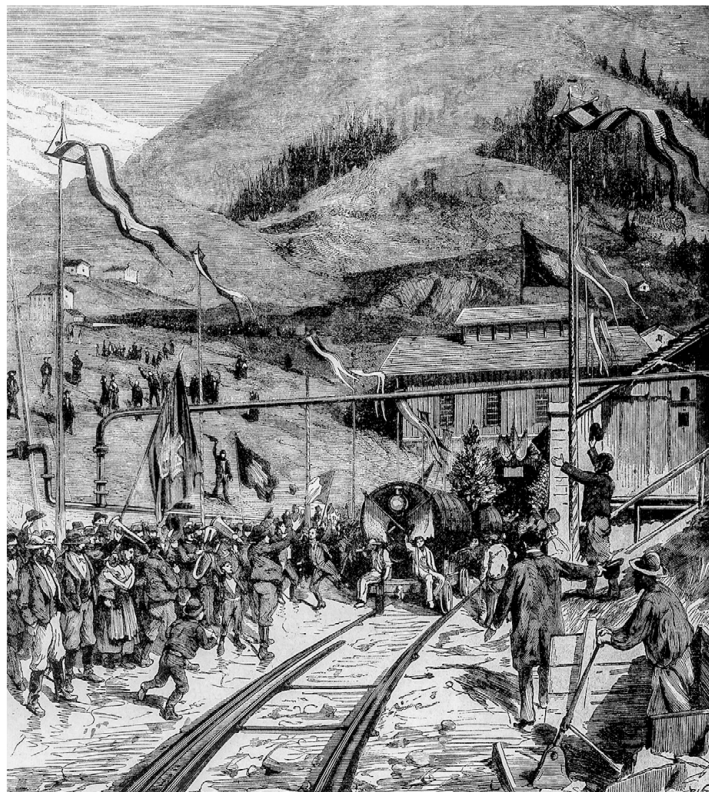


a

- a) Ausländische Ehrung: 1882 ernannte der Verein für Eisenbahnkunde in Berlin Alfred Escher für seine Verdienste um die Gotthardbahn zum Ehrenmitglied. Diese Auszeichnung war seit 25 Jahren nicht mehr vergeben worden.
- b) Der sagenumwobene Durchstich des Gotthardtunnels: Mineur Celestin Negaraviglia führte an jenem historischen Samstagabend, 28. Februar 1880, die Sonde. Als er mit dem Bohrer das letzte Gestein, das die beiden Portale voneinander getrennt hatte, durchstieß, zog er die Bohrsonde zurück, rief durch das Loch «Bonjour» und rannte im Stollen ohne Lampe 4 Kilometer zurück zum nächstgelegenen Telegraphen, um als erster der Welt das Ereignis zu verkünden.
- c) Geschmückter Bauzug in Airolo. Zeitgenössische Xylographie der Feier anlässlich des Tunneldurchstichs 1880. Während die geladenen Gäste in der festlich geschmückten Maschinenhalle am Bankett teilnahmen, marschierten die Arbeiter mit ihren Familien durch den Tunnel. Im Tunnel gebar eine Frau einen Knaben, der auf den Namen «Gottardo» getauft wurde.



b



c

breit einsetzen konnte. Aufgrund seines akzentuierten Engagements zugunsten der Gotthardvariante musste aber auch Bundesrat Emil Welti (1825–1899) innerhalb der Landesregierung und gegenüber dem Parlament politische Verantwortung übernehmen. Dass der Bundesrat sechs von ihm bezeichnete Vertreter in den 24-köpfigen Verwaltungsrat der Gotthardbahn-Gesellschaft delegiert hatte, weist deutlich darauf hin, dass er sich der Verantwortung bewusst war. Welti war mit dem Gotthardprojekt ein grosses Risiko eingegangen. Erfolg oder Misserfolg dieses Vorhabens mussten zwangsläufig nicht nur auf Escher, sondern auch auf ihn zurückfallen.

Die geradezu unterwürfige Gefolgschaft – von der politischen Durchsetzung der Gotthardvariante bis zur Phase des Tunnelbaus –, die Welti seit seiner Wahl in die Landesregierung Alfred Escher leistete, erklärt sich aus den Machtverhältnissen zwischen den beiden. Auf der einen Seite Escher, einer der letzten Vertreter des Grossbürgertums, Grosskapitalist und Repräsentant der Wirtschaft, beseelt von unternehmerischem Geist und geübt im mutigen Abwägen von Investitionen gegen zukünftige Erträge, seit vielen Jahren als führender Parlamentarier auf eidgenössischer und kantonaler Ebene agierend: Sein Denk-



Das Escher-Denkmal von Richard Kissling (1848–1919) wurde 1889 eingeweiht.

mal verbindet sich mit dem Zürcher Hauptbahnhof zum Symbol des modernen Bundesstaates und des Fortschritts. Auf der anderen Seite Welti, der im 42. Lebensjahr Bundesrat wurde und dessen Denkmal bis heute vor dem Bahnhof seiner Heimatgemeinde Zurzach steht: Sohn eines Beamten und Idealtyp des aufstrebenden Kleinbürgers.

Als 1872 das Jahrhundertprojekt «Gotthard» gestartet wurde, war die Hierarchie unbestritten: Escher war die Leitfigur, Welti sein Sekundant. Die Beziehung zwischen Welti und Escher wurde auf eine andere Ebene gehoben, als 1875 die Kostenüberschreitungen des Gotthardprojekts nicht mehr zu übersehen waren. Wie der Verlauf der Geschichte zeigen sollte, war dieses Finanzierungsproblem nicht auf das Jahr 1875 beschränkt. Es wurde zu einem Dauerthema bis zum Abschluss des Gotthardprojekts im Jahr 1882. Doch nicht nur das: Es wurde zur eigentlichen Schicksalsfrage zwischen Welti und Escher, letztlich für den einen wie den andern zur Überlebensfrage.

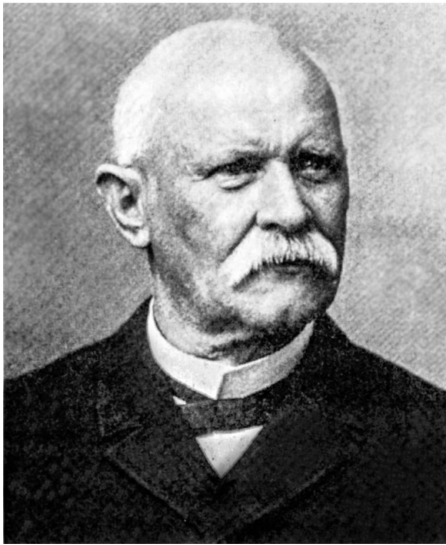
Aus der Sicht der Direktion der Gotthardbahn-Gesellschaft hatte Oberingenieur Gerwig die Planung der Tessiner Zweiglinien nicht mit der nötigen Priorität an die Hand genommen. Während sich die Direktion in materiellen Fragen mittels Schuldzuweisungen zu entlasten suchte, musste sich auch die Landesregierung zunehmend kritischere Fragen nach ihrer politischen Verantwortung stellen lassen. Schliesslich schien das Problem durch die Entlassung Gerwigs und die Anstellung Hellwags gelöst. Bald sollte sich jedoch zeigen, dass der neue Oberingenieur dramatische Spannungen und Auseinandersetzungen auslöste. Namentlich für Escher gestaltete sich die Zusammenarbeit mit Hellwag zusehends schwieriger. Als Kopf der Gotthardbahn-Gesellschaft ohnehin unter Beschuss, musste er sich nun zusätzlich gegen den neuen Oberingenieur verteidigen. Der Druck von seiten der Politik, der Medien und der Öffentlichkeit liess auch nicht nach, nachdem die von Hellwag budgetierte Kostenüberschreitung von rund 100 Millionen Franken auf 40 Millionen gesenkt werden konnte. Bis 1878 war das Klima so vergiftet, dass Hellwag und Escher nur noch schriftlich miteinander verkehrten, obwohl sie im Verwaltungsgebäude des Ersten Departements an der Bahnhofstrasse 46 in Zürich bloss durch ein Stockwerk voneinander getrennt arbeiteten.

Aus heutiger Sicht mutet es unverstänglich an, dass Escher und die Gotthardbahn-Gesellschaft es zuliessen, dass Hellwag während langer Monate ungehindert seine Attacken gegen das Unternehmen reiten konnte, sei es durch gezielte Indiskretionen selbst gegenüber ausländischen Regierungen, sei es durch vorlaute und bewusst irreführende Verlautbarungen gegenüber den Medien. Es ist nicht einsichtig, warum man zuschaute, wie die «Pestbeule» der «Hellwagiade» dem Gotthardbahnunternehmen über eine so lange Zeit Schaden zufügte. Immerhin sprach Josef Zingg (1828–1891), Eschers Nachfolger an der

Spitze der Gotthardbahn, dem Oberingenieur 1878 die Urteilsfähigkeit über die Situation am Gotthard gänzlich ab, da dieser seines Wissens seit zwei Jahren den Tunnel in Göschenen nicht mehr besucht habe. Hellwags Machenschaften kulminierten, als man in Zürich erfuhr, dass sich der Oberingenieur als künftiger massgebender Mann des ganzen Gotthardunternehmens präsentierte und verlauten liess, Escher sei ihm ausgeliefert. Er schreckte nicht davor zurück zu orakeln, es werde dem Direktionspräsidenten schliesslich keine andere Wahl bleiben, als sich zu erschiessen.

Das Problem Hellwag betraf längst nicht mehr Escher und die Direktion der Gotthardbahn-Gesellschaft allein, sondern drohte Welti und mit ihm den ganzen Bundesrat in seinen Strudel zu reissen. Die fortgesetzten Beschuldigungen und Anwürfe Hellwags hatten nämlich dazu geführt, dass die deutschen Aktionäre und Regierungskreise über die Situation des Gotthardbahnbaus zunehmend beunruhigt waren. Entsprechend verstärkte sich der Druck Berlins auf den schweizerischen Bundesrat. Dass sich massgebliche Kreise in Deutschland in ihrer Einschätzung der Lage mehr und mehr hinter den Oberingenieur stellten und das Problem in der Direktion der Gotthardbahn-Gesellschaft orteten, machte die Sache für den Bundesrat nicht einfacher. Vor diesem Hintergrund ist zu verstehen, warum es Escher und seinen Direktionskollegen nicht ohne weiteres möglich war, Hellwag fristlos zu kündigen. Auch der Bundesrat und namentlich Bundesrat Welti scheuten sich lange, der Entlassung Hellwags zuzustimmen. Welti erkannte die wachsende Brisanz seiner Lage. Je schärfer Hellwag Escher angriff, desto grösser wurde für Bundesrat Welti das Risiko, selbst in die Schusslinie zu geraten. Doch letztlich wurde immer deutlicher, dass es nicht genügen würde, Hellwag zu entlassen. Auch auf der höchsten Ebene musste ein Kopf rollen. Die Frage war lediglich, ob es Bundesrat Welti oder Escher treffen würde.

Die finale Auseinandersetzung zwischen Welti und Escher fand im Sommer 1878 statt. Und das Resultat war, dass Escher als Direktionspräsident der Gotthardbahn-Gesellschaft zum Rücktritt gezwungen wurde, noch bevor Hellwag Ende des Jahres 1878 gehen musste. Die Lage der Landesregierung spitzte sich nämlich zu, als die politische Diskussion über die Nachsubventionierung auch in der Schweiz einsetzte. Zweifellos brauchte es viel Aufklärungsarbeit und gezieltes politisches Lobbying, um die Zustimmung des Parlaments zu Bundessubventionen zu erlangen. Und eben hier ortete Bundesrat Welti für sich die grösste Gefahr, musste doch gerade er, der sich im Bundesrat wie kein anderer mit dem Gottharddossier identifizierte, die Vorlage vertreten. In dieser gespannten Situation braute sich ein Gemisch von Gerüchten und Halbwahrheiten zusammen, das Welti zur Überzeugung kommen liess, die Stunde der Entscheidung sei gekommen: Wollte er seinen Kopf retten, musste er Escher zum Rücktritt bewegen. Geschickt taktierend gelang es Welti, Escher zu suggerieren, die Vorla-



a



b

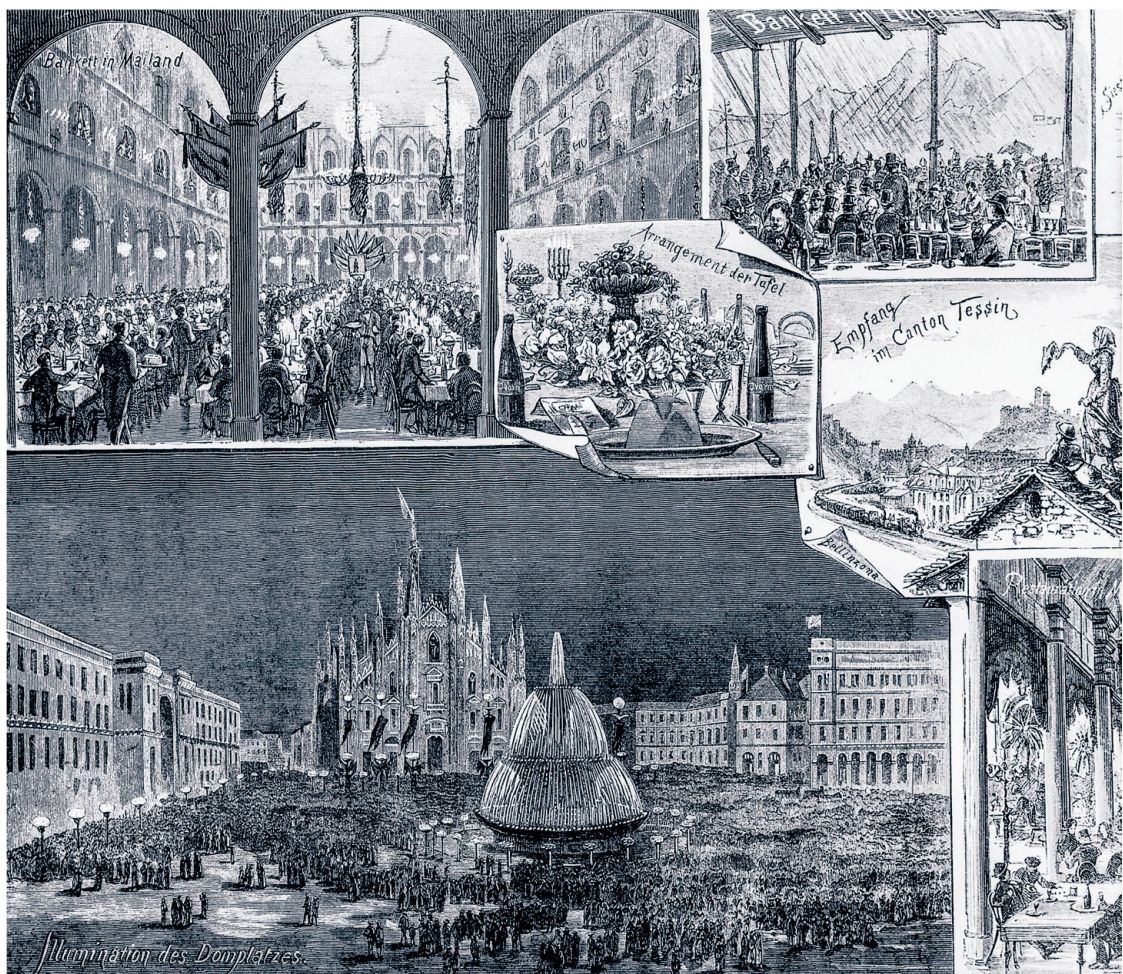
- a | Der Aargauer Bundesrat Emil Welti (1825–1899). Fotografie um 1890.
- b | Karikatur aus dem «Nebelspalter» auf Eschers Schwierigkeiten mit der Nachfinanzierung der Gotthardbahn nach dem negativen Zürcher Volksentscheid vom 15. Mai 1878. Obere Bildhälfte: Bundesrat Welti, der Escher zum Rücktritt als Direktionspräsident der Gotthardbahn drängte. Untere Bildhälfte: Das bodenlose «Gotthardloch».

ge werde im Parlament erst mehrheitsfähig sein, wenn er als Direktionspräsident des Gotthardprojekts zurücktrete. Da Escher 1877 dazu nicht bereit war, suchten seine Gegner andere Wege, seine Machtposition zu unterminieren. So geriet insbesondere seine Position als Verwaltungsratspräsident der Kreditanstalt unter Beschuss. Welti drängte Escher, von diesem Amt zurückzutreten, und verwies auf die auch im freisinnigen Lager immer lauter werdende Kritik an der Kumulation seiner Spitzenpositionen in Politik, Eisenbahn- und Finanzunternehmen.

Escher, der 1877 überzeugt war, dass es ihm gelingen werde, den Finanzierungsbedarf des Gotthardbahnunternehmens zu decken, war schliesslich bei der Kreditanstalt zu diesem Schritt bereit, zumal er davon ausging, nach der Sanierung der Gesellschaft die letzte Etappe des Tunnelbaus als Direktionspräsident erfolgreich abschliessen zu können. Hätte Escher gewusst, dass er bereits einige Monate später das Amt des Direktionspräsidenten des Gotthardbahnunternehmens würde niederlegen müssen, wäre er bei der Kreditanstalt gewiss nicht zu demissionieren bereit gewesen. Im Gegenteil: Escher legte sein Amt bei der Bank eben deshalb nieder, weil er das Gotthardprojekt zum Abschluss bringen wollte. Offensichtlich schätzte er die politische Lage falsch ein und durchschaute das taktische Spiel des Welti-Lagers nicht. Er war in die Falle gegangen. Im Frühsommer 1878 wurden die Modalitäten festgelegt. Escher sollte die Sanierung über die Bühne bringen und danach gehen.

Alfred Escher kannte die politisch Verantwortlichen, die ihn zum Rücktritt gezwungen hatten. Verletzend musste es für ihn sein, dass die Landesregierung seine Arbeit, die er über mehr als zehn Jahre unter Einsatz aller Kräfte geleistet hatte, bei diesem Anlass nicht würdigte. Es ist kein offizielles Dankeschreiben des Bundesrats überliefert. Anders tönte es von seiten seiner Direktionskollegen. Hier kamen die Wertschätzung und das aufrichtige Bedauern über Eschers Rücktritt zum Ausdruck. Escher litt sehr unter der unverdienten Strafe für die Kostenüberschreitungen und der erlittenen Demütigung durch den erzwungenen Rücktritt. Der Himmel verfinsterte sich weiter, als Escher feststellen musste, dass er nach seinem Rücktritt als Direktionspräsident nicht einmal als Verwaltungsrat der Gotthardbahn-Gesellschaft nominiert wurde. Er war nämlich davon ausgegangen, dass Bundesrat Welti ihn für dieses Gremium portieren würde, und fühlte sich gekränkt. Welti hintertrieb die Wahl Eschers zum Verwaltungsrat, indem er sie als unmögliche «Comödie» bezeichnete. Überdies beteuerte er, nicht im Traum daran gedacht zu haben, dass Escher eine solche Wahl wünschen könnte. Man mag es als Zeichen der Eitelkeit lesen, dass Escher die Einladung des Bundesrats zur Einsitznahme in den Verwaltungsrat erwartet hatte, obwohl er die Wahl, wie er selber schrieb, gar nicht angenommen hätte. Jedenfalls wäre es in seinen Augen ein selbstverständlicher Akt der Gerechtigkeit gewesen.

Escher, zum Sündenbock des Gotthardprojekts gestempelt, erntete noch weiteren Undank. Zur Feier, die 1880 anlässlich des Durchstichs des Gotthardtunnels veranstaltet wurde, lud man ihn nicht ein. Auch in den Reden wurde er mit keinem Wort erwähnt. Immerhin hatte Escher die Genugtuung zu sehen, dass die Rekonstruktion der Gotthardbahn genau nach dem Plan bewerkstelligt wurde, den er vor seinem Austritt aus der Direktion bis in alle Details ausgearbeitet hatte. Zwei Jahre später, bei den Einweihungsfeierlichkeiten zur Eröffnung des Gotthardtunnels, erhielt Escher eine Einladung, wie sie an jeden anderen Nationalrat ergangen war. Als sich die Landesregierung schliesslich doch dazu durchringen konnte, Escher persönlich einzuladen und auf den «hervorragenden Antheil» hinzuweisen, den er am Gelingen des grossen Werks gehabt hatte, erreichte dieses offizielle Einladungsschreiben von Bundespräsident Simeon Bavier (1825–1896) Escher verspätet. Denn dieser sah sich bereits mit seinen letzten Dingen beschäftigt. Escher war todkrank und nicht in der Lage, an den Feierlichkeiten teilzunehmen.



Pompöse Feierlichkeiten zur Eröffnung der Gotthardbahn, die in Luzern am 22. Mai und in Mailand am 24. Mai 1882 veranstaltet wurden.