Zeitschrift: Schaffhauser Beiträge zur vaterländischen Geschichte
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Schaffhausen
Band: 34 (1957)

Artikel: Friedrich Peyer im Hof
Autor: Schib, Karl
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-841298

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: 10.12.2025

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

Friedrich Peyer im Hof

* 18. Juni 1817 in Schaffhausen. † 18. Mai 1900 in Zürich

Eine ehrwürdige Reihe von Kaufleuten lieferte Friedrich Peyer im Hof jene Erbmasse, die ihn befähigte, in der Schaffhauser Wirtschaftsgeschichte eine denkwürdige Rolle zu spielen. Der Ahnherr war in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts aus dem Städtchen Thengen nach Schaffhausen gezogen; nach dem Sprachgebrauch der Zeit, für den die Herkunft bei der Namengebung oft ausschlaggebend war, hießen seine Nachkommen die «Peyer von Thengen». Das Wohnhaus «Im Hof» am unteren Ende der Stadthausgasse verursachte in der Mitte des 16. Jahrhunderts die Namensänderung. Wirtschaftliche und politische Leistungen ermöglichten der ursprünglich bei den Kaufleuten zunftberechtigten Familie den Uebertritt in die Herrenstube, das heißt die Gleichstellung mit dem alten Stadtadel. Zahlreiche Glieder der Familie dienten der Stadt als Mitglieder des Rates, als Bürgermeister, Säckelmeister, Obervögte und Reichsvögte. Nach der Sitte der Zeit traten manche Vertreter der Familie im frühen Mannesalter in auswärtige Solddienste. So war auch der Großvater Friedrichs in Frankreich Hauptmann geworden.

Friedrichs Vater war im Tuchhandel tätig. Die französischen Revolutionskriege und die darauf folgende Dauerkrise knickten den Wohlstand. Trotz eigenen Sorgen stellte sich Friedrichs Vater auch der Oeffentlichkeit zur Verfügung. Seiner Initiative war 1824 die Gründung einer Mädchenschule zu verdanken. Als Sekretär der Hülfsgesellschaft regte er mit Erfolg die Gründung einer Leihbank an. Er starb 1830 erst vierundfünfzigjährig und hinterließ sechs Töchter und als jüngstes Kind einen Sohn, Friedrich. Friedrich Peyer im Hof war beim Tode seines Vaters erst dreizehn Jahre alt. Er besuchte das Gymnasium seiner Vaterstadt, das sich seit der im Jahre 1827 erfolgten Reorganisation vorwiegend unter der Leitung deutscher Lehrer zu einer angesehenen Schule entwickelte. Peyer schätzte vor allem seinen Deutschlehrer, Max Wilhelm Götzinger, dem er eine ausgezeichnete sprachliche Bildung verdankte. Infolge der mißlichen Vermögensverhältnisse mußte er, noch nicht fünfzehnjährig, die Schule verlassen, um in Genf eine kaufmännische Lehre anzutreten. Peyer erlebte die Not in der eigenen Familie,

bevor ihm die kritische Lage der Schaffhauser Wirtschaft bewußt wurde. Als Siebzehnjähriger schickte er einen Bericht nach Hause, in dem er das aufblühende Genf seiner wirtschaftlich schwer darniederliegenden Vaterstadt gegenüberstellte. Als Angehöriger einer der ältesten Schaffhauser Familien empfand es Peyer doppelt bitter, daß ihm nicht einmal vergönnt sein sollte, seiner Mutter ein sorgenfreies Alter zu sichern. Die allgemeine Notlage steigerte diese Bitternis noch und ließ ihn im Jünglingsalter zum Rufer und Mahner unter seinen Schaffhauser Mitbürgern werden, die nach seiner Meinung viel zu mutlos dahindämmerten.

1836 bis 1838 arbeitete Peyer in deutschen Tuchfabriken, um später das elterliche Tuchgeschäft mit der nötigen Fachkenntnis betreiben zu können. Seine eigene geschäftliche Tätigkeit begann er, nachdem sein Schwager Heinrich Wolleb sein Tuchgeschäft mit dem Peyerschen verbunden hatte. Geschäftsreisen brachten den jungen Kaufmann in die verschiedensten Gegenden der Schweiz. Es waren Reisen mit Pferd und Kutsche zu einer Zeit, als rings um die Schweiz schon die Eisenbahnen fuhren. Kein Wunder, daß der zweiundzwanzigjährige Peyer im Jahre 1839 in einer Volksversammlung im Baumgarten endlich losbrach und enthusiastisch die transkontinentalen Eisenbahnprojekte schilderte, die Schaffhausen nicht abseits liegen lassen sollten. Peyer wies auf Bemühungen norddeutscher Handelskreise hin, eine Eisenbahnverbindung zwischen Rhein und Venedig zu erhalten. Ein derartiger Handelsweg sei auch für eine kleine Kontinentalstadt bedeutungsvoll; «sollte sich nicht eine Stadt wie die unsrige in den Bereich einer Handelsstraße wünschen, welche, den Norden mit dem Süden verbindend, fast ausschließlich dazu dienen würde, die unendlichen Erzeugnisse des erstern nach den weiten Abzugskanälen Italiens und des Orients zu bringen, im Austausch gegen die mannigfaltigen Produkte des letztern? Wieviel größer sollten nicht unsere Anstrengungen sein, um ein Glied in dieser mächtigen Kette zu werden!» Von Mannheim, dem Endpunkt der rheinischen Dampfschiffahrt, seien zwei Linien in Aussicht genommen. Die eine nehme ihre Richtung über Karlsruhe, Stuttgart, Ulm, Memmingen, Innsbruck, Bozen, Verona und Padua, die andere, mit Benützung der Mannheim–Basel-Bahn, würde entweder dem Rheinufer folgend oder dann über Zürich und den Walensee sich ziehend, am nördlichen Fuße des Splügen ausmünden, am südlichen wieder beginnen und von da die Adria erreichen. Die erste Linie könnte der Schweiz nur nachteilig sein,

die zweite würde ihr die größten Vorteile bringen. Für Schaffhausen wäre dabei die Abzweigung Basel–Bodensee dem rechten Rheinufer entlang am günstigsten. Da das badische Nachbarland auf seiner ganzen Länge von dieser Bahn durchzogen würde, hätte Baden ein gewichtiges Wort zu sprechen und Schaffhausen wäre sein natürlicher Verbündeter. In Sicherheit dürfe sich Schaffhausen freilich nicht wiegen. «Denn unsere politische Unbedeutsamkeit, der nicht ganz zu leugnende Mangel an umfassenden finanziellen Kräften, vor allem die uns charakterisierende Aengstlichkeit, die Erfahrung, daß wir, anstatt schaffend aufzutreten, uns bis jetzt von den Umständen und Ereignissen mühselig haben nachschleppen lassen, und endlich das mit Tätigkeit betriebene Projekt einer Basel–Zürich-Bahn, das alles gewährt uns allerdings wenig Hoffnung; doch hoffnungslos soll es uns nicht machen.» Dem Bau der Linie Basel–Zürich stünden große Schwierigkeiten im Weg, während die Schienenführung auf dem rechten Rheinufer durch die Natur bedeutend erleichtert werde; aber die Vorarbeiten für die Basel–Zürich-Bahn seien eine ernste Mahnung, tatkräftig zuzugreifen und nicht müßig zuzusehen, bis es zu spät sei. Schaffhausen sollte nicht vor bedeutenden Opfern zurückschrecken, wenn es darum gehe, Baden zur Fortsetzung der Bahn zu bestimmen. Das «kräftig fortschreitende St. Gallen» werde dann gewiß für die Fortsetzung der Bahn besorgt sein.

Peyer im Hofs Optimismus wurde noch auf manche harte Probe gestellt; aber der Idee, Schaffhausen den Anschluß an die Eisenbahn zu erkämpfen, hielt er unerschütterlich die Treue. Die Zeitungen unterstützten Peyers kühne Pläne. Das Scheitern der Hoffnungen auf eine Erneuerung der Rheinschiffahrt bis Basel wurde mit der tröstlichen Aussicht überwunden: «Schadet nichts, die Eisenbahn kommt doch!»

Im Jahre 1843 wurde der noch nicht sechsundzwanzig Jahre alte Peyer im Hof in den Kantonsrat gewählt. 1844 richtete er eine Mahnung an die Regierung, alles zu tun, um den Bau der Rheintalbahn zu fördern; nur mit raschem Handeln sei dem für Schaffhausens Verkehrsstellung bedrohlichen Projekt Basel–Zürich zuvorzukommen. Bald darauf wurde Peyer zu Verhandlungen nach Karlsruhe delegiert; 1846 reiste er im Auftrage der Regierung nach London, um englische Finanzkreise für die Finanzierung des Rheintalbahnprojektes zu interessieren. Peyer konnte in England und in Belgien den ungeheuren Vorsprung feststellen, den diese

Friedrich Peyer im Hof

Länder gegenüber der Schweiz im Eisenbahnbau erreicht hatten; aber seine Mission blieb ohne Resultat, weil Baden den Bau der Rheintalbahn oberhalb Basels noch nicht in sein Sofortprogramm aufnehmen wollte.

Unterdessen hatte die politische Entwicklung in der Schweiz derart stürmische Formen angenommen, daß alles übrige, selbst die Diskussion über den Eisenbahnbau, in den Hintergrund geriet. Die treibende Kraft jener kampferfüllten Jahre war der antikirchliche Radikalismus. Peyers Hauptinteresse lag auf dem Gebiete der Wirtschaftspolitik, und diese wurzelte in einem gemäßigten Liberalismus, der die Befreiung der Wirtschaft von allen hemmenden Schranken und die Bundesrevision im Sinne einer Verstärkung der Zentralgewalt forderte. Weltanschaulich bekannte sich Peyer zu einer Aufklärungsreligion, die den Anspruch einer einzelnen Konfession auf den Besitz des alleinseligmachenden Glaubens verwarf. «Aber um keinen Preis», schrieb Peyer in seinem Tagebuch, «möchte ich mir den Glauben an eine alliebende Gottheit, welche alle Menschen zum Glücke befähigt und uns zu dem Ende durch seinen göttlichen Gesandten unsere herrliche Religion der Liebe geschenkt hat, nehmen lassen.»

In der Diskussion um den Fortbestand der Klöster, die während der dreißiger und vierziger Jahre die Gemüter leidenschaftlich erregte, blieb Peyer seiner liberalen Ueberzeugung durchaus treu. Er billigte weder die unbedingte Anerkennung noch die unbedingte Aufhebung der Klöster. «Unseres Dafürhaltens sind sie öffentliche Anstalten, aus Mitteln gestiftet, unabhängig vom Staate. Jede solche Anstalt wird aber nur dann fortbestehen und leben können, wenn sie dem Geiste des Volkes entspricht, und, sobald dies nicht mehr der Fall ist, in sich selbst zerfallen. Erkennt man daher die Souveränität des Volkes an und füllt dieses noch immer die Zellen mit willigen, dem Stande sich freudig widmenden Subjekten, so kann man auch nicht anders, als die Anstalt fortbestehen lassen. Ist aber eine solche nicht mehr zeitgemäß, so wird auch der Zufluß von Nahrungsstoff von selbst aufhören, und dann darf man wohl die Axt an den alternden, absterbenden Baum legen, in diesem Falle aber die Fonds nur zu solchen, der ursprünglichen Stiftung am nächsten liegenden, also kirchlichen und pädagogischen Zwecken verwenden.»

Den Zürcher Radikalen gönnte Peyer die Niederlage, die sie 1839 im Verlaufe des Straußenhandels erlitten. «Die Radikalen

ernten nun, was sie im Jahre 1831 gesät haben, die Früchte nämlich ihrer Deklamationen über Volkssouveränität, Freiheit und Gleichheit, mit denen sie, unbekümmert, ob das Volk diese schönen Begriffe recht oder nicht verstehe, unbekümmert, ob das Gift, das, wie in so manchem Schönen und Guten, so auch in jenen Begriffen lauert, sich entwickle oder nicht, — mit denen sie das Volk berauschten und wohl auch vergifteten, wenn sie nur ihre Zwecke erreichten. Doch das Gift wirkte fort, wie damals für sie, so jetzt gegen sie; wie damals den Schutzverein, so rief es jetzt das Glaubenskomitee hervor, beide Staaten im Staat, beide der gesetzlichen Regierung sich an die Seite stellende, diese kontrollierende Behörden, beide Eiterbeulen am Staatskörper!»

Der politische Radikalismus störte Peyers Perspektiven, die ganz auf die Wirtschaft gerichtet waren. Mit Genugtuung kommentierte er in seinem Tagebuch einen Artikel der Allgemeinen Zeitung, der darauf hinwies, Schaffhausen habe sich im Verlauf der letzten zehn Jahre drei neue Verfassungen gegeben, ohne daß dadurch die Verarmung von Stadt und Kanton gemildert worden wäre, und doch sei die Stellung dieses vom Deutschen Zollverein gänzlich umschlossenen Kantons auf die Dauer nicht haltbar.

Die Zeit war aber nicht mehr fern, da sich Peyer denjenigen anschloß, die der Politik den Vorrang gaben. Während der leidenschaftlichen kirchenpolitischen Kämpfe der vierziger Jahre versteiften sich die katholischen Föderalisten schließlich in einer schroffen Ablehnung jeder Verstärkung der Bundesgewalt. Die Schuld an dieser Verkrampfung trug weitgehend der antikirchliche Radikalismus; aber damit war der Weg für die wirtschaftliche Einigung der Schweiz blockiert. In dieser scheinbar ausweglosen Lage wurden die nach Luzern berufenen Jesuiten zu Sündenböcken gestempelt. Zu ihrer Bekämpfung schlossen sich Radikale und Liberale zusammen; auch Peyer im Hof schwenkte ein und wurde zu einem wackeren Jesuitengegner. Die revolutionären Freischarenzüge und die Gründung des die Eidgenossenschaft mit Auflösung bedrohenden Sonderbundes bildeten die weiteren Phasen des politischen Kampfes. Der Sonderbundskrieg brachte die Lösung; der Sieg General Dufours machte den Weg frei für die Bundesverfassung von 1848.

Nachdem das große Ziele der schweizerischen Wirtschaftseinheit erreicht war, konnte Peyer seine Aufmerksamkeit wieder in stärkerem Maße der Eisenbahnpolitik zuwenden. Das Schaffhauser-

volk hatte ihn in Anerkennung seiner Verdienste als ersten Vertreter Schaffhausens in den Nationalrat gewählt. In enger Zusammenarbeit mit Alfred Escher, dem zukünftigen «Eisenbahnkönig», mit dem er seit Mitte der vierziger Jahre befreundet war, widmete sich nun Peyer den Eisenbahnfragen.

In der Sitzung vom 14. Dezember 1849 wurde dem Nationalrat eine von Escher und Peyer im Hof unterzeichnete Motion eingereicht, die den Bundesrat beauftragte, folgende Vorlagen auszuarbeiten: 1. den Plan zu einem allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetz unter Zuziehung unbeteiligter Experten zur Vornahme der technischen Vorarbeiten; 2. den Entwurf zu einem Bundesgesetz betreffend Expropriation für Eisenbahnen; 3. Gutachten und Anträge, die Beteiligung des Bundes bei der Ausführung des schweizerischen Eisenbahnnetzes, die Konzessionsbedingungen für den Fall der Erstellung der Eisenbahnen durch Privatgesellschaften usw. betreffend.

Die am 18. Dezember bestellte Eisenbahnkommission präsidierte Alfred Escher; Peyer im Hof gehörte ihr ebenfalls an. Schon am 1. Mai 1850 konnte die Bundesversammlung das Gesetz betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten verabschieden. Zur Vorbereitung der eigentlichen Bauaufgaben beauftragte das Post- und Baudepartement zwei bekannte englische Ingenieure, Robert Stephenson, den Sohn des Erfinders der Lokomotive, und Henry Swinburne, mit der Ausarbeitung eines Gutachtens. Auf die Anfrage des Postdepartements um Materialen über ein eidgenössisches Eisenbahnnetz verfaßte Peyer im Hof im Auftrag der Schaffhauser Regierung eine Eingabe, die eine Eisenbahnlinie von Zürich nach Schaffhausen als die kürzeste und wohlfeilste Eisenbahnverbindung Zürichs mit dem Bodensee bezeichnete; die Verbindung mit Schaffhausen sei auch schneller herzustellen als diejenige nach Romanshorn. Peyer schilderte Schaffhausen als Zentrum eines starken Verkehrs: «Straßen ersten Ranges vom östlichen Schwarzwald und vom Kinzigtale her und ebenso aus der sogenannten Baar und dem Hegau mit ihren rückwärtsliegenden Influenzen münden in Schaffhausen aus, das zugleich den Endpunkt der Wasserstraße vom Bodensee und Rhein bildet.»

Das Gutachten der beiden Engländer ging aber andere Wege; eine eigentliche Transitlinie sollte vom Genfersee zum Bodensee führen. Immerhin figurierte unter den sieben vorgeschlagenen Linien Winterthur–Schaffhausen zur Verbindung der Stammlinie

mit Schaffhausen und hier allfällig einmündenden deutschen Bahnen. Den Bau dieser nun eidgenössisch anerkannten Linie förderte jetzt Peyer im Hof mit ganzer Energie.

Beim grundsätzlichen Entscheid, ob Bundesbahn oder Privatbahn, stand Peyer im Hof auf der Seite des Bundesrates, der den Bau durch den Bund unter Beteiligung der Kantone vorschlug. Peyer referierte in diesem Sinne in der nationalrätlichen Kommission. Der schweizerischen Volkswirtschaft wäre mit dem Bau durch Privatgesellschaften nicht gedient; denn diese würden sich auf die Linien von sicherer Rentabilität beschränken und die übrigen vernachlässigen, die für die Post- und Zollverwaltung sowie für die Landesverteidigung von großer Bedeutung sein könnten. Peyers Bericht schloß mit den patriotischen Worten: «Das Eisenbahnwesen der Schweiz soll eine nationale Schöpfung sein, ein kräftiges Bindemittel für alle unsere Stämme, eine neue Tat der lebenskräftigen Demokratie, ein großes Denkmal unseres neuen Bundes.» Die Bundesversammlung aber folgte mit dem Bundesgesetz vom 28. Juli 1852 dem Antrage Alfred Eschers; danach wurde der Bau und Betrieb von Eisenbahnen den Kantonen und Privaten überlassen.

Peyer betrachtete den Bau der Linie Schaffhausen–Winterthur als dringlichste Aufgabe; aber auch seinem ersten Lieblingsplan, der Rheintalbahn, schenkte er weiterhin alle Aufmerksamkeit. Als im Dezember 1851 die schweizerisch-badischen Verhandlungen über die Fortsetzung der badischen Rheintalbahn begannen, vertrat Peyer die Schaffhauser Regierung. Der am 27. Juli 1852 abgeschlossene Vertrag enthielt die Zustimmung der Schweizerischen Eidgenossenschaft zum Bau der Bahn durch die Kantone Basel-Stadt und Schaffhausen «in der Weise, daß dieselbe in ihrer Gesamtheit zwischen Mannheim und Bodensee als eine einzige ununterbrochene Hauptbahn fortgeführt werde». Noch sollten aber elf Jahre vergehen, bis die badische Bahn Schaffhausen erreichte.

Eine Frucht von Peyers Eisenbahnpolitik war die Gründung der Schweizerischen Waggons-Fabrik bei Schaffhausen. Am 17. Januar 1853 unterzeichneten Heinrich Moser, Conrad Neher-Stokar und Friedrich Peyer im Hof-Neher das Gründungsstatut. Die Gründer gaben der Hoffnung Ausdruck, den Eisenbahndirektionen alle wünschbaren Vorteile bieten zu können, vor allem auf Grund der günstigen Lage in holzreicher Gegend und in unmittelbarer Nähe des Eisenwerkes Laufen.

Unterdessen hatte sich Peyer mit größerem Erfolg der Linie Winterthur–Schaffhausen gewidmet. Noch immer gab es außer technischen und finanziellen Schwierigkeiten auch Widerstände psychologischer Art zu überwinden. Zahlreiche verbitterte Schaffhauser, vor allem jene Handwerker, die unter der Herrschaft der Gewerbefreiheit keine Besserung ihrer Lage mehr zu erhoffen wagten, standen dem Eisenbahnbau und der entstehenden Großindustrie gleich ablehnend gegenüber. Zur Beschaffung der für den Eisenbahnbau nötigen Finanzen aber brauchte man die Mehrheit der Stimmberechtigten. Zwecks Aufklärung des Volkes hielt Peyer im Hof am 2. März 1853 einen Vortrag, der unter dem Titel *Eisenbahnblätter* im Druck erschien. Unter den fünf Männern, die den Aufruf zu dieser Volksversammlung unterzeichneten, finden wir neben Peyer im Hof und Heinrich Moser die beiden ersten Verwaltungsratspräsidenten der SIG, Gustav von Stokar und Jakob Blank-Arbenz. Es ging Peyer hauptsächlich darum, den ärmeren Schichten die Bedeutung des Eisenbahnbaus klarzumachen. «Unter den verschiedenen Verkehrsmitteln», führte er aus, «üben die Eisenbahnen unstreitig den tiefeingreifendsten Einfluß auf die volkswirtschaftlichen Verhältnisse eines Landes aus, und gerade, weil ihr Einfluß so gewaltig ist, wirken sie nicht nur auf einzelne Geschäfte und Gewerbe, wie Speditionsgeschäfte, Wirthschaften, Metzgereien, Bäckereien usw., sondern ihre Wirkung erstreckt sich auf alle Theile der Bevölkerung. Der Arme wie der Reiche, der Gewerbsmann wie der Bauer, der Handwerker wie der Industrielle, mit einem Wort Jeder, er sei Produzent oder Konsument (in der Regel ist man beides), kann davon Gebrauch machen zum günstigen Einkauf, zum vorteilhaften Verkauf, zur persönlichen Versetzung von einem Punkt zum andern, und vor allen Dingen zur gewinnbringenden Theilung der Arbeit; denn von allen Verkehrsmitteln ist die Eisenbahn das schnellste, das regelmäßigste und allen Volksklassen zugänglichste, weil wohlfeilste.» Wenn einmal die erste Lokomotive über den donnernden Rheinsturz daherbrause, möge sie Schaffhausens Wahlspruch «Deus spes nostra est» tragen, «bis dorthin aber bleiben wir stets der goldenen Wahrheit eingedenk: Hilf dir selbst, so hilft dir Gott».

Peyers Worte zündeten, die nötigen Kredite für die Rheinfallbahn wurden von Kanton und Stadt bewilligt; sogar die Zünfte überwanden die Hemmungen und zeichneten Aktien. Am 3. Mai 1853 konnte das *Tage-Blatt* melden: «Die Aktienzeichnung für die

Rheinfallbahn geht ihren guten Gang. Namentlich beteiligen sich auch die Zünfte mit ihrem Vermögen verhältnismäßig stark, z.B. Herrenstube und Kaufleutestube mit ihrem gesamten Vermögen, Gerber mit 20 Aktien, Schmiden 15, Becken, Schneider und Metzger jede mit 10, Weber mit 6, Schuhmacher mit 5, Rüden mit 4. Die noch fehlenden Rebleut- und Fischerstübler werden hinter dieser allgemeinen Teilnahme schwerlich zurückbleiben.» Nur mühsam war die öffentliche Meinung anfänglich Peyers Werben gefolgt; aber dank seinem unermüdlichen Einsatz durfte er schließlich die Genugtuung begeisterter Zustimmung erleben.

Peyer war Präsident des provisorischen Direktoriums der Rheinfallbahn; bei der definitiven Konstituierung am 26. August 1853 wurde er in den Verwaltungsrat gewählt. Jetzt war die Ausführung der ersten Schaffhausen berührenden Eisenbahnstrecke gesichert. Als Zeichen des Dankes veranstaltete am Abend desselben Tages die Schaffhauser Bürgerschaft zu Ehren von Nationalrat Peyer im Hof, Heinrich Moser und den übrigen Mitgliedern des provisorischen Direktoriums einen Fackelzug.

Der Prospekt vom 19. März 1853, der zur Zeichnung von Aktien der Rheinfallbahn einlud, schilderte die günstige Verkehrslage Schaffhausens und erwähnte neben andern Industrieanlagen «eine größere Eisenbahnwaggons-Fabrik». Peyer als Präsident des provisorischen Direktoriums der Rheinfallbahn war der Verfasser dieses Prospektes. Es war für ihn eine besondere Genugtuung, von einer Schöpfung auf die andere hinzuweisen. Jahrelang stand er nun mitten im Kampf um die Eisenbahnen. Noch am Vorabend der ersten Realisierung wagte er den zweiten Schritt: Die im Entstehen begriffenen Eisenbahnen sollten ihren Wagenbedarf in einer schweizerischen Fabrik decken können. Der Gedanke der Gründung einer schweizerischen Waggonfabrik war die reife Frucht von Peyers Einsatz auf dem Gebiete des schaffhauserischen und schweizerischen Eisenbahnwesens.

Die finanzielle Grundlage für seine Gründungstätigkeit verdankte Peyer im Hof der Verbindung mit der Familie Neher vom Eisenwerk Laufen. Peyers Schwester, Pauline, hatte sich 1837 mit Bernhard Neher im Laufen vermählt. 1841 gestaltete sich die Verbindung zwischen den beiden Familien noch enger, indem Peyer die Schwester Bernhards, Sophie Neher, als Gattin heimführen konnte.

In der eidgenössischen Politik hatte Peyer bei der Münzfußdiskussion der Stimmung in der Ostschweiz zum Trotz zugunsten des französischen Münzfußes Stellung genommen; so gehörte er bei der Annahme des «Bundesgesetzes über das eidgenössische Münzwesen» (7. Mai 1850) zu den Siegern und blieb mit dem Basler Joh. Jakob Speiser, dem Vorkämpfer des französischen Münzfußes, in Freundschaft verbunden.

Seite an Seite mit Alfred Escher trat er für den Bau der Gotthardbahn ein. In einer Broschüre *Der Kanton Tessin und die Alpenbahnfrage* (1866) bekämpfte er Machenschaften, die der Lukmanierbahn den Vorzug geben wollten.

In der Vaterstadt blieb Peyer der Betreuer aller Verkehrsangelegenheiten. 1851 übernahm er das Präsidium der neugegründeten Dampfschiffahrtsgesellschaft auf dem Rhein und Untersee. Im Auftrage dieser Gesellschaft schloß er mit dem Engländer Stevenson den Vertrag über die Lieferung eines «eisernen Dampfschiffes» ab, welches, wie Laffon berichtet, «hier auf dem Steckenplatz zusammengesetzt und von Stapel gelassen wurde. Frau Peyer als eine sehr liebenswürdige, hübsche Frau übernahm in festlichem Kostüm und bei einer Anwesenheit von einer großen Volksmenge die feierliche Schiffstaufe, bei welcher Gelegenheit deren Gemahl Reden hielt und sein Ehrgeiz bedeutend gesteigert wurde». Weitere Höhepunkte von Peyers Schaffhauser Tätigkeit waren die Eröffnung der Rheinfallbahn (1857) und der Badischen Bahn (1863). Als Präsident der Rheinfallbahn und als Abgeordneter der Schaffhauser Regierung begrüßte und bewirtete Peyer im Juni 1863 den Großherzog von Baden.

Peyer war Gründer und langjähriger Präsident der Sektion Schaffhausen des Schweizerischen Kunstvereins. Seiner Anregung war zum Teil das Zustandekommen der großzügigen Stiftung J. C. Im Thurns zu verdanken; zur Eröffnung des Imthurneums hielt Peyer in Gegenwart des Stifters und von Vertretern des Schweizerischen Kunstvereins die Festansprache.

Als leidenschaftlicher Gründer befürwortete Peyer eine möglichst liberale Handelspolitik und glaubte aus dem Abschluß des Handelsvertrages zwischen Frankreich und England (1860), den er wegen seiner freihändlerischen Tendenzen begrüßte, auf die Lockerung des napoleonischen Despotismus schließen zu dürfen. Von Kaiser Napoleon hatte er eine hohe Meinung; um ihn der Schweiz bei Anlaß des Neuenburger Konfliktes günstig zu stimmen,

regte er in einem Briefe an Escher den Rücktritt des bei Napoleon «anrüchigen» Bundespräsidenten Stämpfli an. Glücklicherweise ging Escher auf diesen der Mentalität eines Geschäftsmanns entsprungenen, sonderbaren Vorschlag nicht ein.

Nachdem Alfred Escher die Direktion der Gotthardbahngesellschaft übernommen hatte, wählte die Generalversammlung der Nordostbahn Peyer zum Präsidenten dieser Gesellschaft (29. Januar 1872). Nun verlegte er seinen Wohnsitz nach Zürich und trat als Mitglied des Schaffhauser Kantonsrates zurück. Nach Annahme der Bundesverfassung von 1874 kandidierte er auch nicht mehr für den Nationalrat, dem er seit 1848 angehört hatte. Sämtliche Gemeinden seines Heimatkantones überreichten ihm bei dieser Gelegenheit eine Dankadresse. Das Präsidium der Nordostbahn hätte zum Höhepunkt von Peyers Wirken werden sollen, aber es beschleunigte seinen Sturz. Einige Jahre nach der Uebernahme des Präsidiums geriet das schweizerische Eisenbahnwesen in eine schwere Krise, die mit einer allgemeinen Gründerkrise und mit dem Bau der Nationalbahn in Zusammenhang stand. Als es galt, dieser Krise die Stirn zu bieten, war das geschäftliche Ansehen Peyers bereits schwer erschüttert. Er hatte nie aufgehört, zu gründen. Als in den sechziger Jahren die Konjunktur im Eisenbahnwagenbau abflaute, hatte sich die Schweizerische Industrie-Gesellschaft, wie die Waggonsfabrik seit dem Jahre 1860 hieß, an gleichartigen Unternehmungen in Ungarn beteiligt. Peyer beschäftigte sich mit diesen ungarischen Beteiligungen als geschäftsführendes Mitglied des Verwaltungsrates und benützte die Gelegenheit zu gewagten weiteren Geschäftsgründungen in Ungarn. Als Mitbegründer und Vorstandsmitglied der «Bank in Schaffhausen» hatte er sich bei seinen Mitbürgern den Ruf eines in Finanzoperationen erfahrenen Mannes erworben. Aber die ungarischen Gründungen führten zu Schwierigkeiten, die sich parallel zur Krise der Nordostbahn entwickelten. Im Jahre 1877 mußte Peyer die Direktion der Nordostbahn niederlegen; 1880 brach der Konkurs über die «Schweizerisch-Ungarische Soda- und Chemikalienfabrik» herein, in die Peyer in unverwüstlichem Optimismus immer neue fremde Mittel hineingesteckt hatte.

Als armer, einsamer Mann verbrachte Peyer seine letzten Lebensjahre in Zürich und versuchte sich mit journalistischer Arbeit über Wasser zu halten. Er hatte sich während der schweren Krisenjahre auch unrechtmäßige Handlungen zuschulden kommen

lassen. Laffon schrieb bittere Worte über Peyers «Schattenseiten»: Luxus, Ehrgeiz, Habsucht, Größenwahn und Leichtsinn. Familienunglück machte die Last des alten Mannes noch schwerer. Die glücklich verheiratete Tochter starb in jungen Jahren; der einzige Sohn verfiel einer unheilbaren Geisteskrankheit.

Als Achtzigjähriger empfand Peyer einige Genugtuung bei der Abfassung der Erinnerungen *Aus den Anfängen des neuen Bundes* (1900), aber der Greis vermochte mit der kleinen Broschüre von 58 Seiten die glanzvolle Tätigkeit des Vierzigjährigen nicht mehr literarisch zu gestalten und schloß seine dürftigen Betrachtungen mit hämischem Seitenblick auf die früheren politischen Gegner Gallus Jakobus Baumgartner und Philipp Anton von Segesser, denen es beschieden war, in vielbeachteten geschichtlichen Publikationen über ihre politische Tätigkeit Rechenschaft abzulegen.

Quellen und Literatur: Briefe Friedrich Peyer im Hofs im Bundesarchiv und in Privatbesitz. — C. F. Geiser, *Zum Andenken an Johann Friedrich Peyer im Hof* (Sep. aus der NZZ, 1900). — H. Wanner-Keller, *Nationalrat Friedrich Peyer im Hof* (Beiträge, Heft 10, 1925). — Karl Schib, *Gründer und Gründung* (Sonderdruck aus der Jubiläumsschrift Schweizerische Industrie-Gesellschaft Neuhausen am Rheinfall 1853—1953).

Karl Schib