

Rothschild und die Nordostbahn : Eisenbahnfinanzierung vor 100 Jahren

Autor(en): **Sulzer, Klaus**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Zürcher Taschenbuch**

Band (Jahr): **79 (1959)**

PDF erstellt am: **27.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-985181>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Rothschild und die Nordostbahn

Eisenbahnfinanzierung vor 100 Jahren

*«Je vois fort bien comme l'on entre
et ne vois pas comme on en sort.»*

(Lafontaine, Fables VI, 14)

Es ist für den Geschichtsfreund immer wieder erstaunlich, festzustellen, welche enorme Rolle die Eisenbahnfragen in der öffentlichen Diskussion der 1850er Jahre gespielt haben. An ihnen haben sich die politischen Leidenschaften damals vorzugsweise entzündet, und es dürfte nur ganz wenige führende Köpfe gegeben haben, die dem herrschenden Eisenbahnfieber nicht ihren Tribut entrichtet haben. Man mag dieses Vordrängen materieller Interessen, wie es für Zeiten der Hochkonjunktur kennzeichnend ist, vielleicht bedauern — jedenfalls besteht aber in der Eisenbahngeschichte kein Mangel an dramatischen Situationen, die einen Vergleich mit den Peripetien der hohen Politik nicht zu scheuen brauchen. Als kleiner Staat im Staate haben die Eisenbahngesellschaften ihre eigene Diplomatie und ihre eigenen Kriege, ihre Finanznöte und ihre Ministerkrisen gehabt. Auch bei ihnen, wie bei allen Institutionen, hat es Erfolge und Rückschläge gegeben. Es war das erstemal, dass die Wirtschaft Aufgaben von einer Grössenordnung zu lösen hatte, wie man sie bis anhin dem Staate vorbehalten glaubte, und wenn die Wirtschaft dabei Dinge gelernt und Organisationsformen entwickelt hat, die sie später auch auf andern Gebieten verwenden konnte, so sind diese Erfahrungen vielfach mit Opfern erkaufte worden, von denen man sich nachträglich kaum mehr Rechenschaft ablegt.

Ein Beispiel dafür bieten auch die Anfänge des schweizerischen Eisenbahnwesens, das der Bundesgesetzgeber 1852 — weniger der

Not gehorchend als dem eignen Trieb — den „Kantonen, beziehungsweise der Privattätigkeit“ überlassen hatte¹. Da der einheimische Sparer wenig Lust zeigte, sein Geld in Eisenbahnspekulationen zu riskieren und die Industrie durch eigene Investitionsvorhaben stark in Anspruch genommen war, blieb den schweizerischen Bahngesellschaften nichts anderes übrig, als im Ausland nach Geldgebern Umschau zu halten, und ein namhafter Teil ihres Schienennetzes ist denn auch mit ausländischem Kapital gebaut worden. Eine führende Rolle spielte anfangs vor allem England, das Kapital-exportland par excellence, und in zwei Fällen — bei der Westbahn und bei der alten Südostbahn — hat London bezeichnenderweise nicht nur das Kapital zur Verfügung gestellt, sondern gleich auch den Bauunternehmer mitgeliefert². Indessen nahm diese britisch-schweizerische Zusammenarbeit ein ebenso rasches wie unerfreuliches Ende. Infolge der Kreditverknappung bei Ausbruch des Krimkrieges im Herbst 1853 sahen sich die englischen Financiers vielfach ausserstande, die erforderlichen Kapitaleinzahlungen zu leisten, und so mussten die notleidend gewordenen Aktien in grosser Zahl abgeschrieben werden.

Schon wenige Monate nach Baubeginn befanden sich die schweizerischen Bahnen daher in einer gefährlichen Finanzierungskrise. Dass sie glücklich überwunden werden konnte, ist ausschliesslich dem Eingreifen von Paris zu verdanken, das damit als Kapitalgeber an die Stelle Londons trat. In Frankreich hatte man nämlich begonnen, sich von der britischen Finanzmetropole zu emanzipieren. Im November 1852 hatten die Brüder Pereire in Paris den *Crédit mobilier* gegründet, eine Entwicklungsbank, die Industriewerte und insbesondere Eisenbahnpapiere bis zur Erreichung der Börsenreife vorfinanzieren sollte und tatsächlich für eine ganze Reihe von Bahnen, die von ihren ersten Geldgebern im Stich gelassen worden waren, zum Retter in der Not geworden ist³. Nicht zuletzt hatte das Auf-

¹ Bundesgesetz vom 28.7.1852 (AS III S. 170).

² Für die Südostbahn vgl. H. Wegmann, *Die Vereinigten Schweizerbahnen*, Diss. Zürich 1917, S. 43ff. Die Schwierigkeiten der Westbahn sind von Louis Aubert in seinen Lebenserinnerungen festgehalten worden (*Les „papiers“ du Colonel Aubert, 1813—1888, publiés par Théodor Aubert, Genève 1953, S. 85ff.*).

³ Die Studie von J. Plenge, *Gründung und Geschichte des Crédit mobilier*, Tübingen 1903, scheint immer noch das brauchbarste zu sein, was über den *Crédit mobilier* vorhanden ist. Die St. Simonistische Komponente darf wohl

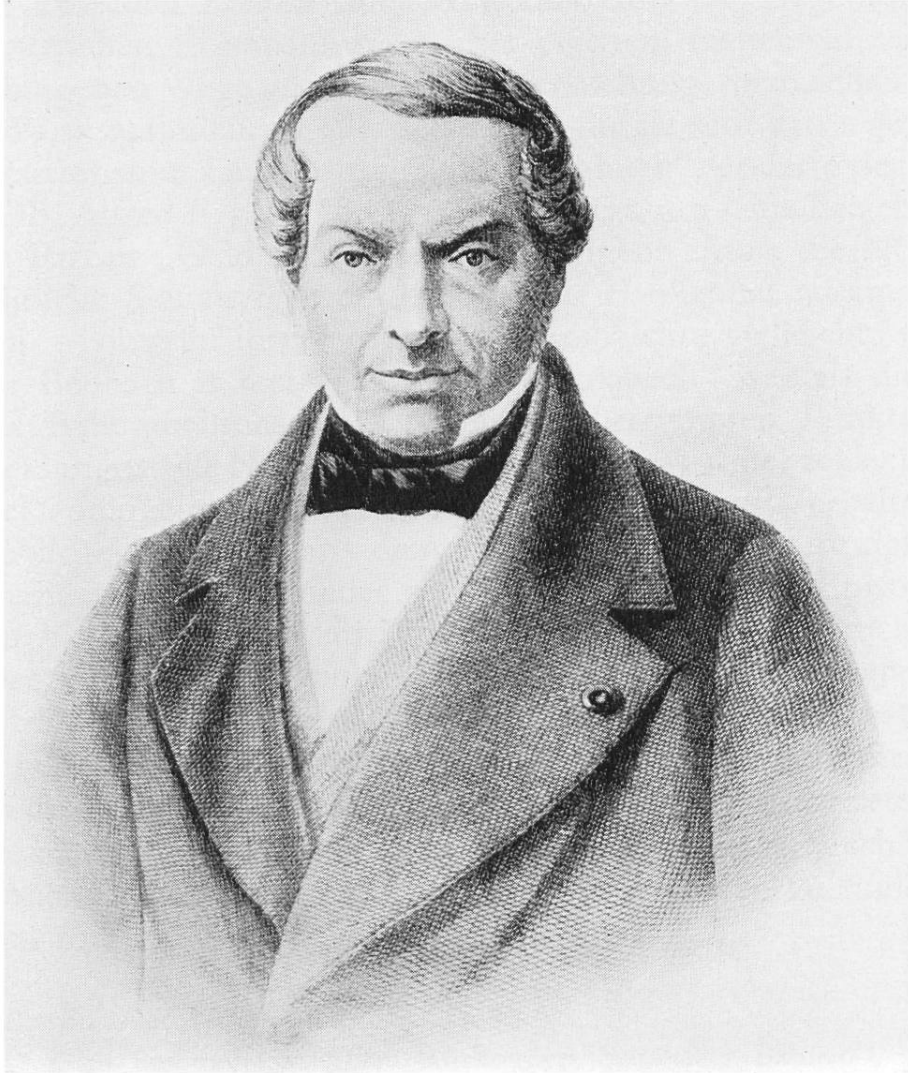
treten des *Crédit mobilier* die Wirkung, die Pariser Hochfinanz, die sich bisher den Eisenbahnen gegenüber sehr reserviert verhalten hatte, aus ihrer Lethargie aufzurütteln. Unter der Führung von James Rothschild bildete sich Anfang 1856 ein Konsortium führender Privatbanquiers und Eisenbahnmänner, die *Réunion financière*, die nun ihrerseits kapitalbedürftigen Bahngesellschaften zu Hilfe eilte⁴. Auf diese Weise gerieten die Westbahn und die Centralbahn 1855 in den Einflussbereich Pereires, während die ostschweizerischen Bahnen (Südostbahn, St. Gallerbahn und Glattalbahnen) 1856 unter Rothschildischer Aegide zu den Vereinigten Schweizerbahnen zusammengeschlossen wurden. Im Gegensatz zur schweizerischen Industrie, die technisch und finanziell schon längst auf eigenen Füßen stand, bewegten sich die Eisenbahnen somit im Schlepptau der Pariser Finanzmächte, und es versteht sich, dass diese nicht mit der Rolle des blossen Kapitalanlegers zufrieden waren, sondern — zum Unbehagen aller guten Patrioten — auch ein massgebendes Wort bei der Verwaltung mitsprachen.

Wie weit der ausländische Einfluss im schweizerischen Eisenbahnwesen tatsächlich gegangen ist und ob man die Schweiz der 1850er Jahre ohne weiteres als Eisenbahnprovinz ihres westlichen Nachbarn betrachten darf, sind Fragen, die einmal eine nähere Untersuchung verdienen würden. Jedenfalls hat die bestehende Ueberfremdung dem alten Misstrauen gegenüber Frankreich neue Nahrung gegeben und auch dem Privatbahnsystem manche Sympathien gekostet⁵. Um so bedeutsamer ist es, dass wenigstens eine der schweizerischen Hauptbahnen, die Nordostbahn (NOB), sich dem

nicht überschätzt werden — der *Crédit mobilier* ist nicht aus einer Doktrin, sondern aus den praktischen Bedürfnissen der Eisenbahnfinanzierung herausgewachsen, und Emile Pereire (1800—1875), der ältere der beiden Brüder, war in erster Linie Eisenbahnfachmann.

⁴ Rothschilds ursprünglicher Plan, eine Eisenbahnbank nach Pereireschem Vorbild zu errichten, musste infolge des Verbots der Kotierung neuer Aktien an der Pariser Börse im März 1856 aufgegeben werden. Er ist erst 1864 mit der Gründung der „*Société générale (pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France)*“ verwirklicht worden.

⁵ Als erster hat Stämpfli in der Berner Zeitung *Alarm* geschlagen. Wenn die schweizerischen Eisenbahnen an den *Crédit mobilier* übergangen — schrieb er am 18.8.1855 —, so sei es „um einen guten Teil der politischen und materiellen Unabhängigkeit der Schweiz geschehen“ (E. Halperin, *Der Westbahnkonflikt, 1855—1857*, Diss. Zürich 1944, S. 23).



James Rothschild

* Frankfurt, 15. Mai 1792
† Paris, 15. November 1868

Zugriff der ausländischen Finanzmächte zu entziehen vermochte. Schon die englische Eröffnungsphase der Jahre 1852—1854 hat die NOB nicht mitgemacht, und sie ist auch in dem anschliessenden Ringen zwischen Pereire und Rothschild um die Hegemonie im schweizerischen Eisenbahnwesen ihre eigenen, manchmal reichlich verschlungenen Wege gegangen. Die Versuchung, finanziellen Rückhalt in Paris zu finden, ist allerdings auch für sie sehr gross gewesen. „Mit Patriotismus baut man keine Eisenbahnen“, erklärte der Leiter der NOB, Alfred Escher, 1856 im Nationalrat, um seine Beziehungen zu den Pariser „Geldherren“ zu rechtfertigen⁶. Auch die NOB hat beträchtliche Schwierigkeiten gehabt, ihr Baukapital zusammenzubringen — obwohl ihre Finanzierungsgeschichte vielleicht, wie ein neuerer Beobachter meint, „weniger dramatisch“ war als diejenige anderer Bahngesellschaften⁷. An einem bestimmten Punkte ihrer Entwicklung ist die NOB sogar mit dem guten — oder schlechten — Beispiel vorangegangen und hat sich in ein engeres Verhältnis mit Rothschild eingelassen, aus dem sie sich nur nach unerquicklichen Auseinandersetzungen wieder zu lösen vermochte. Die Episode, die für das Verständnis der zürcherischen Eisenbahnpolitik nicht ganz unwesentlich ist und nebenbei auch neues Licht auf die Entstehung der Schweizerischen Kreditanstalt im Sommer 1856 wirft, hat in der bisherigen Literatur leider recht wenig Beachtung gefunden. Wie die NOB dazu kam, ebenfalls die Reise nach Paris anzutreten, und wie sie dort von Rothschild angeworben wurde, um schliesslich doch noch den Rückweg aus der Höhle des Löwen zu finden, das wird im folgenden näher darzulegen sein⁸.

⁶ E. Halperin, Der Westbahnkonflikt, S. 45.

⁷ H. Bauer im Sammelwerk „Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen“, I. Band, Frauenfeld 1947, S. 75.

⁸ Eine unserer Hauptquellen ist der Nachlass von Alfred Escher im Bundesarchiv, der nicht nur eine umfangreiche Briefsammlung, sondern auch zahlreiche Aktendossiers mit Dokumentenkopien usw. enthält. Dieses Material ist weder von A. Kessler, Die Schweizerische Nordostbahn (1853—1901), Diss. Zürich 1929, noch von A. Luz, Die Anfänge der Schweizerischen Nordostbahn bis zur Vollendung des Stammnetzes (1852—1859), Diss. Zürich 1932, ausgewertet worden. — In zweiter Linie sind die Direktionsprotokolle der NOB im Besitz der Kreisdirektion III der SBB zu erwähnen, die von Herrn Dr. H. C. Peyer in Zürich für den Verfasser exzerpiert worden sind. Ohne seine freundschaftliche Hilfe, die an dieser Stelle bestens verdankt sei, wäre die vorliegende Arbeit nicht geschrieben worden.

I.

Dass die NOB in finanzieller Hinsicht eine Sonderstellung unter den schweizerischen Bahnen einnahm, dürfte nicht zuletzt mit der Persönlichkeit ihres Leiters zusammenhängen. Im Gegensatz zu den übrigen Exponenten der beginnenden Eisenbahnära — Speiser, Wirth-Sand, Aubert, Peyer im Hof⁹ — hat Alfred Escher seine Sporen nicht in der Privatwirtschaft, sondern in der kantonalen Verwaltung, als zürcherischer Staatsschreiber, abverdient, bevor er im jugendlichen Alter von 29 Jahren Jonas Furrer in den Regierungsrat nachrückte¹⁰. Seine Herkunft aus der kantonalen Magistratur ist dem späteren Eisenbahnkönig sein ganzes Leben hindurch nachgegangen. Im einzelnen ist die NOB unter seinem Szepter nach bewährten bürokratischen Grundsätzen verwaltet worden. Bei allgemeineren Fragen hingegen haben Prestigeerwägungen und politische Rücksichten zweifellos eine massgebende Rolle gespielt, und gerade im Verhältnis zum Ausland hat Escher angesichts seiner exponierten Stellung wesentlich weniger Bewegungsfreiheit besessen als die Leiter der übrigen Bahnen.

Es ist für Escher denn auch bezeichnend, dass er erst auf dem Umweg über Bern ins zürcherische Eisenbahnwesen hineingekommen ist. Nachdem er 1849 die nationalrätliche Eisenbahnmotion mitunterzeichnet hatte und in die Eisenbahnkommission gewählt worden war¹¹, verfasste er im Auftrag der Kommissionsminderheit den

⁹ J. J. Speiser, 1813—1856, Gründer der Bank in Basel 1844, der Basellandschaftlichen Hypothekenbank 1849, Experte des Bundesrates für das Münzwesen 1849—53, Gründer und Leiter der Centralbahn 1852—56, Pionier der Gotthardbahnidee.

Louis Aubert, 1813—1888, Verwaltungsrat der Westbahn 1853, Präsident 1855—1872, Inspektor der Genietruppen der Armee 1858, Erbauer der Axenstrasse und der Furka-Oberalpstrasse.

J. F. Peyer im Hof, 1817—1900, Gründer der Rheinfallbahn, die 1856 mit der Nordostbahn fusioniert, Gründer der Schweizerischen Industrie-Gesellschaft 1853, Nationalrat, Präsident der Nordostbahn 1872—1877.

Daniel Wirth-Sand, 1815—1901, St. Galler Kaufmann, Mitgründer und Leiter der Vereinigten Schweizerbahnen bis zu seinem Tode, Mitgründer der Deutsch-Schweizerischen Kreditbank in St. Gallen, Vorkämpfer der Lukmanier- und später der Splügenbahn.

¹⁰ Grundlegend die Biographie von E. Gagliardi, Alfred Escher, Frauenfeld 1919, wo die Eisenbahnfragen allerdings etwas zu kurz kommen.

¹¹ Gagliardi hat vermutet, die Eisenbahnmotion sei „von Escher veranlasst“ worden (S. 147), was durchaus möglich, aber wenig wahrscheinlich ist.

Entwurf zum ersten schweizerischen Eisenbahngesetz, das vom Parlament am 28. Juli 1852 angenommen wurde. Es ist diese redaktionelle Arbeit, welche Eschers Karriere die entscheidende Wendung gegeben hat. Sie brachte ihn nämlich mit dem Spiritus rector der Schweizerischen Nordbahn, Martin Escher-Hess, in Verbindung, der den Neuling bei der Formulierung des Textes beriet und ihn nebenbei auch in die Geheimnisse der zürcherischen Bahnpolitik einführte¹².

Die Nordbahn blickte bereits auf eine recht bewegte Geschichte zurück. Sie hatte 1845 mit einem Aktienkapital von 20 Millionen Franken die Konzessionen für eine Linie Zürich - Turgi - Koblenz mit Abzweigung nach Aarau erhalten, jedoch bei der Einberufung des Kapitals die üblichen Schwierigkeiten gehabt und schliesslich in der grossen Kreditkrise von 1847, nachdem nicht weniger als 14263 Aktien auf der Strecke geblieben waren, den Weiterbau nach Vollendung der Etappe Zürich - Baden eingestellt¹³. Nun wurden im Sommer 1852 die alten Projekte aus der Versenkung hervorgeholt. Schon Anfang Juni schrieb Escher-Hess nach Bern, die Nordbahn treffe „in aller Stille die erforderlichen Massnahmen“, um nach Erlass der gesetzlichen Grundlagen unverzüglich in Aktion zu treten¹⁴. In erster Linie ging es um die Vollendung der bereits konzessionierten Strecken, nebenbei schmiedete man indessen wesentlich ehrgeizigere Pläne. Es bildete sich ein Bötzingkomitee, das eine direkte Verbindung mit Basel anstrebte. Ferner ging im Juli 1852 ein Memorandum „zu Händen des Prinzen Präsidenten“ an F. Arlès-Dufour in Lyon ab, in dem der Gedanke einer Durchgangslinie von Paris über Basel - Zürich - Chur und den Splügen nach Verona, Venedig und Ancona entwickelt wurde¹⁵. Hier liegt

¹² Martin Escher-Hess, 1788—1870, führender Zürcher Seidenkaufmann, in Fa. Salomon Escher im Wollenhof. Nahm als einer der ersten direkte Geschäftsbeziehungen mit Nordamerika auf. Gründer der Nordbahn 1846, an der Suezkanalgesellschaft interessiert. Im Nachlass Alfred Eschers liegen 23 Briefe von Escher-Hess, grösstenteils aus dem Jahre 1852, die ausschliesslich Eisenbahnfragen betreffen.

¹³ Der Hauptgrund, weshalb der Weiterbau der Nordbahn eingestellt wurde, dürfte nicht der Sonderbundskrieg, sondern die von England ausgehende Kreditkrise gewesen sein, welche weitere Kapitaleinberufungen verhinderte.

¹⁴ Escher-Hess an Escher, 5. 6. 1852.

¹⁵ Escher-Hess an Escher, 23.7.1852. F. Arlès-Dufour, 1797—1872, Freund von Infantin, durch den er mit Pereire in Kontakt kam, früher Vertreter des Suezkanalgedankens, Generalsekretär der Pariser Weltausstellung 1855, wirkte

im wesentlichen bereits das Programm vor, das drei Jahre später in den Verhandlungen der NOB mit Pereire und Rothschild eine so grosse Rolle gespielt hat. Ein weiteres, allerdings weniger grossartiges Projekt betraf die Verbindung mit der Ostschweiz. In Stephenson's Eisenbahnplan von 1850 figurierte an prominenter Stelle eine Linie von Zürich an den Bodensee, und es war anzunehmen, dass die Nordbahn sich trotz ihrer anderweitigen Verpflichtungen auch für dieses Projekt interessieren werde. Als Escher sich jedoch im Juli nach den diesbezüglichen Absichten der Nordbahn erkundigte, erhielt er abschlägigen Bescheid:

„Der Geldpunkt“, schrieb ihm Escher-Hess am 27. Juli, „und die vielen Anstrengungen, welche wir noch machen zu müssen vorsehen, ehe wir auch nur Coblenz erreicht haben werden und die gewissermassen als Pflicht auf der Direktion ruhen, machen es uns unmöglich, so wünschenswerth auch die Verbindung mit dem Bodensee für Zürich ist, in dieser Beziehung irgendeine Initiative zu ergreifen, oder auch nur dieselbe für den Augenblick kräftig zu unterstützen¹⁶“.

Wenn irgendein einzelner Umstand, so dürfte es diese Verzichtserklärung gewesen sein, die in Escher den Entschluss reifen liess, sich selber an die Spitze der Bodenseebahn zu stellen. Escher-Hess hat ihn dazu noch ausdrücklich ermuntert: Wenn die Verbindung mit dem Bodensee zustandekommen solle, heisst es in seinem Brief vom 2. September, so müsse „ein einflussreicher Mann namentlich von Zürich“ dazu den Anstoss geben¹⁷. Der Wink war unschwer zu verstehen und ist auch prompt befolgt worden. Schon die Eröffnungsrede, die Escher am 28. September beim Zusammentritt des Grossen Rates hielt, gipfelte in einem „Mahnruf an alle“, sich für die Eisenbahnen einzusetzen, und wenige Tage später, am 5. Oktober, wurde in Baltenswil ein Gründungskomitee gebildet, das sich unter Eschers Vorsitz konstituierte und die Vorarbeiten für die Bodenseebahn an die Hand nahm.

Dank Eschers zielbewusster Führung wurde die Frage: Rorschach oder Romanshorn? relativ rasch zugunsten des Thurgaus entschieden, das Frauenfelder Komitee mit der Zürcher Gruppe verschmolzen

als Verbindungsmann in Eisenbahn- und Bankfragen zwischen Paris, Leipzig und Zürich.

¹⁶ Escher-Hess an Escher, 27.7.1852.

¹⁷ Escher-Hess an Escher, 2.9.1852.

und die Konzessionen für die Strecke Zürich-Romanshorn erworben. Auch in finanzieller Beziehung hat Eschers Einfluss manche Wege geebnet. Während der Kanton Zürich sich an der Unternehmung mit 1,5 Millionen Franken beteiligte, liessen sich die Städte Zürich und Winterthur zu einer Aktienzeichnung von je 700000 Franken herbei, und der Kanton Thurgau verpflichtete sich, insgesamt 1,1 Millionen Franken zu übernehmen. Von dem auf 15 Millionen angesetzten Aktienkapital waren daher schon im Dezember 1852 4 Millionen durch Beteiligung der öffentlichen Hand gesichert¹⁸.

Um so grösseres Kopfzerbrechen bereitete die Unterbringung des Restbetrages. Hinsichtlich der Zeichnungsfreudigkeit des Inlandes scheint man sich von vornherein keine Illusionen gemacht zu haben. Die zürcherische Industrie war damals durch ihre eigenen Investitionen vollauf in Anspruch genommen, und in Rentnerkreisen stiessen die mit grossem Werbeaufwand angekündigten neuen Eisenbahn-papiere auf verständliches Misstrauen. Man sah sich daher auch bei der Bodenseebahn veranlasst, von allem Anfang an eine grössere Auslandsbeteiligung in Aussicht zu nehmen. Wie der Zeichnungsprospekt vom 4. Januar 1853 betonte, waren von den elf Millionen der Publikumstranche fünf „dem Auslande vorbehalten“, so dass der inländische Kapitalmarkt nur 6 Millionen aufzubringen hatte¹⁹.

Tatsächlich machte es zuerst ganz den Anschein, als ob es der Bodenseebahn an Anträgen von auswärts nicht fehlen werde. Ernsthaftes Interesse zeigte vor allem eine englische Finanzgruppe, die bereits mit Genfer und Waadtländerkreisen zusammen die Westbahn gegründet und sich auch — allerdings vergeblich — um die BodenseekonzeSSION beworben hatte. Im Dezember 1852 fanden in Zürich Verhandlungen mit dem Generalsekretär der Westbahn, Coindet, und dem Bauunternehmer Thorne statt, dem die Westbahn soeben die Erstellung ihrer Linien übertragen hatte. Im Laufe der Besprechungen stellte es sich jedoch heraus, dass London für eine Beteiligung nur zu haben war, wenn Thorne auch bei der Bodenseebahn zum Generalunternehmer gemacht wurde, und da man es

¹⁸ Luz S. 36, 39.

¹⁹ Zeichnungsprospekt der Zürich-Bodenseebahn vom 4.1.1853. Nach einer Information der Freitagszeitung vom 3.12.1852 war es Ott-Trümpler, der Präsident der Bank in Zürich, der — offenbar zur Schonung des Kapitalmarktes — auf einer grösseren Auslandsbeteiligung insistierte (Gagliardi S. 221, Anm.).

in Zürich mit guten Gründen ablehnte, Kapitalbeschaffung und Bauausführung miteinander zu vermengen, wurden die Verhandlungen ergebnislos abgebrochen²⁰. Man hat diesen Entschluss sicher nicht zu bereuen gehabt. Bei der Westbahn kam es nämlich sehr bald zu Differenzen zwischen Unternehmer und Bauherrschaft, und schliesslich musste die Gesellschaft ihr Recht auf dem Prozesswege in London suchen.

Nachdem sich die Sache mit England zerschlagen hatte, wandte man in Zürich die Blicke nach Deutschland und Italien, den traditionellen Hauptlieferländern der zürcherischen Industrie. Wie Hirzel-Lampe einmal treffend bemerkte, kam es bei der Eisenbahnfinanzierung in erster Linie darauf an, „durch die rechten Leute an die rechten Thüren anklopfen zu lassen“²¹. So schickte man Anfang Januar 1853 Regierungsrat Rüttimann nach Leipzig und Berlin auf die Reise, und J. H. Fierz ging in gleicher Mission nach Mailand. Ueber den Verlauf ihrer Rekognoszierung sind wir teils durch ihre eigenen Berichte, teils durch die Korrespondenz von Bruno Hildebrand orientiert, der Escher das Neueste jeweils in die Session nach Bern meldete²².

Fierz, der wohl hauptsächlich den Angehörigen der Mailänder Schweizerkolonie auf den Zahn fühlte, kam sehr bald zum Schluss,

²⁰ Gründungsprotokoll der Bodenseebahn, 3.1.1853 (S. 139).

²¹ Hirzel-Lampe an Escher, 10.2.1852. Caspar Hirzel-Lampe, 1798—1868, Kaufmann in Bordeaux, Indien, Zürich, Leipzig, mit Friedrich List befreundet, Gründer der Leipzig-Dresdener Bahn 1835, der Allg. deutschen Creditanstalt in Leipzig 1856, massgebend beteiligt an der Entstehung der Schweizerischen Nordbahn, der Nordostbahn, der Schweizerischen Kreditanstalt.

²² J. J. Rüttimann, 1813—1876, zürcherischer Regierungsrat 1844—1857, Ständerat, Bundesrichter, Professor für Staats- und Verwaltungsrecht an der Universität Zürich 1854—1872, am Polytechnikum 1857—1876. Engster Freund und Berater Alfred Eschers.

Joh. Heinr. Fierz, 1813—1877, Seidenkaufmann in Fa. Hüni & Fierz in Horgen 1842—1850, gründet 1850 sein eigenes Import- und Exporthaus für Rohbaumwolle, Garne und Baumwolltücher, das rasch eine führende Stellung erlangt. Initiant der Schweizerischen Exportgesellschaft 1857, Nationalrat, Initiant der Zürcher Handelskammer.

Bruno Hildebrand, 1812—1878, deutscher Sozialökonom („Die Nationalökonomie der Gegenwart und Zukunft“, 1848), flieht 1850 in die Schweiz, Professor an der Universität Zürich, Direktor der NOB bis 1856, dann in Bern, Promotor der Ostwestbahn, nimmt bei deren Zusammenbruch einen Ruf nach Jena an, wo er eine grosse wissenschaftliche Tätigkeit entfaltet.

„es bedürfe des Anstosses von Berlin oder Paris“²³. Wie er Escher auf der Heimfahrt am 16. Januar schrieb, hatte er lediglich 41 Aktien abgesetzt, und wenn auch Hoffnung bestand, im ganzen zwei- bis dreitausend Stück bei Landsleuten unterzubringen, so reichte das für einen Erfolg nicht hin. „Wenn in Berlin und Leipzig nicht mindestens 3—5 Millionen fixiert wurden, so fürchte ich ein wenig für die volle Zeichnung“²⁴.

Unterdessen war es Rüttimann auf seiner Deutschlandfahrt nicht besser ergangen. Schon seine ersten Nachrichten lauteten wenig ermutigend; er teilte lediglich telegraphisch mit, „dass es in Leipzig unbestimmt sei“ und er daher „nach Berlin gehe, um das Terrain zu untersuchen“²⁵. Wenige Tage später meldete Hildebrand den völligen Fehlschlag der Mission Rüttimann:

„Heute bringe ich lauter Hiobsbotschaften“, schrieb er Escher nach Bern. „R. hat von Köln aus telegraphiert, dass er nichts fest abgeschlossen habe. Entweder ist ihm daher die Provision zu hoch gewesen oder das Sinken der Pariser Course hat die Kölner Bankleute entmutigt. Soll aber nichts schaden. Nur den Mut nicht verloren! Wir kommen doch zum Ziel“²⁶.

Nähere Einzelheiten über die Besprechungen, die Rüttimann in Deutschland hatte, sind in einem an Escher gerichteten Brief enthalten, der zwar nicht datiert ist, aber unmittelbar nach seiner Rückkehr, also wohl am 17. Januar, geschrieben sein muss²⁷. Das einzige greifbare Ergebnis seiner Erkundungsfahrt bestand darin, dass er einige Leipziger und Berliner Freunde, die jedenfalls unschwer zu bekehren waren, von der Solidität der Unternehmung zu überzeugen vermochte und dass Hirzel-Lampe, der sich seinerzeit schon für die Nordbahn eingesetzt hatte, versprach, ein Gleiches für die Bodensee-bahn zu tun. Eigenartigerweise fand Rüttimann es für nötig, Escher in letzterer Hinsicht noch speziell zu beruhigen:

„Hirzel hat in der ganzen Sache mir den Eindruck gemacht, dass er wirklich mit warmem Interesse und vieler Umsicht sich für die Unternehmung bemühe; ich habe das grösste Vertrauen zu ihm.“

²³ Hildebrand an Escher, 16.1.1853.

²⁴ Fierz an Escher, 16.1.1853.

²⁵ Hildebrand an Escher, 9.1.1853.

²⁶ Hildebrand an Escher, 15.1.1853.

²⁷ Wir bringen diesen Brief im Anhang zum Abdruck.

Hingegen wurde Rüttimanns Hoffnung, deutsche Bankkreise für die Uebernahme eines grösseren Aktienpakets zu gewinnen, bitter enttäuscht. Während Leipzig „von allen Seiten als eine Dépendance von Berlin geschildert“ wurde, entschuldigte man sich in Berlin mit der unbefriedigenden Lage des dortigen Kapitalmarktes und dem allgemeinen Misstrauen gegenüber Eisenbahnaktien und schickte Rüttimann nach Köln weiter. „Dort ging es gerade so, wie mir Schönlein vorher gesagt hatte, man würde mich von Berlin nach Cöln & von Cöln nach Paris weisen!“

Damit fällt zum erstenmal das grosse Stichwort „Paris“, das aus der Diskussion der folgenden Jahre nicht mehr verschwinden sollte. Rüttimanns Sondierungen bestätigten lediglich, was keinem Kenner der Verhältnisse entgehen konnte: die deutschen Finanzzentren spielten noch um die Mitte des vorigen Jahrhunderts eine durchaus untergeordnete Rolle, und selbst führende Häuser wie Bleichröder in Berlin oder Oppenheim in Köln gingen grössere Geschäfte nur in Verbindung mit der Pariser Hochfinanz ein. Man mag sich fragen, weshalb die Bodenseebahn nicht von vornherein in der französischen Metropole vorgeschlagen hat. Vielleicht fehlte es den Gründern an den nötigen Verbindungen, vielleicht hat auch der Umstand abschreckend gewirkt, dass die Nordbahn gleichzeitig ergebnislos in Paris verhandelte. Tatsächlich ist in der Folge auch Escher der Gang nach Paris nicht erspart geblieben. Aber es ist doch sehr bezeichnend, dass er nicht nur von Anfang an gezögert hat, sich mit der französischen Hochfinanz einzulassen, sondern bereits 1853 den Versuch unternommen hat, „seine“ Bahn mit Hilfe von deutschen und italienischen Kapitalien zu bauen — ein Weg, der zwei Jahrzehnte später bei der Gotthardbahn mit Erfolg beschritten worden ist.

Für die Inlandssubskription der Bodenseebahn, die vom 20. bis 22. Januar 1853 stattfand, bildete der enttäuschende Verlauf der Auslandszeichnung keinen sehr verheissenden Auftakt, und im Zürcher Hauptquartier, wo in Eschers Abwesenheit Hildebrand das Kommando führte, war zeitweise eine gewisse Nervosität spürbar. Schon am 9. Januar berichtete Hildebrand, in der Stadt gehe das Gerücht, „dass es mit unseren Finanzaussichten sehr schlecht bestellt sei“²⁸. Fierz eilte daher gleich bei seiner Rückkehr aus Italien nach Horgen, „um meine Bekannten ein wenig zu stimulieren“, wie er

²⁸ Hildebrand an Escher, 9.1.1853.

Escher schrieb²⁹, und Hildebrand konferierte am 16. Januar in Winterthur mit Stadtpräsident Steiner und G. H. Biedermann zur Geduld, welche ihm erklärten, der „eigentliche Bürgerstand“ werde sich an der Zeichnung voraussichtlich nur „mässig beteiligen“. Der Gedanke, die deutsche Kolonie in Zürich zusammenzurufen, wurde nach näherer Beratung fallen gelassen. „Man würde die Absicht gemerkt haben, und die gute Meinung vom Unternehmen verlieren³⁰“. Hingegen überlegte sich Hildebrand bereits ernstlich, was im Falle eines Misserfolges zu tun sei:

„Wenn Sie nicht dagegen Protest einlegen“, schrieb er Escher nach Bern, „so organisiere ich diese Geschäfte so, dass kein Mensch ausser Sulzer, Fierz und mir das wahre Resultat der Zeichnung erfährt, ferner dass unter allen Umständen, die Zeichnung mag ausfallen wie sie will, nur bekannt wird, dass die ganze Summe gezeichnet sei. Was in Wirklichkeit noch nicht gezeichnet ist, wird dann in einzelnen Partien womöglich in der Fremde verkauft“³¹.

Und so geschah es auch. Nach Abschluss der Subskription verkündete die Presse zwar triumphierend: „Die 6 Millionen für die Bodenseebahn sind gedeckt³²“, und die Direktion gab am 24. Januar das Zeichnungsergebnis offiziell mit 12362 Aktien bekannt; um das Resultat zu verschönern und die vorgesehenen 12000 Stück zu erreichen, hatte man jedoch die aus Mailand und Leipzig gemeldeten Subskriptionen, insgesamt 2663 Stück, hinzuaddieren müssen³³. Der nicht gezeichnete Rest der Schweizertranche wurde einer Notiz Hildebrands zufolge von Escher, Fierz und Hildebrand gemeinsam

²⁹ Fierz an Escher, 16.1.1853.

³⁰ Hildebrand an Escher, 19.1.1853.

³¹ Hildebrand an Escher, 15.1.1853. Am 19.1. schreibt Hildebrand, er hoffe der NZZ schon um 10 Uhr morgens nach Eröffnung der Zeichnung melden zu können, dass die erste Million gedeckt sei. „Wir wollen sehen, ob das wirkt. Natürlich ist diese Nachricht nur möglich, wenn sie wahr ist. Aber alle Vorrichtungen, sie wahrzumachen, sind getroffen“. Darauf bezieht sich wohl Gagliardis Bemerkung, Hildebrand habe die Aktienwerbung „mit schonungsloser Routine“ betrieben (S. 222 Anm.).

³² Eidgenössische Zeitung, 23.1.1853, S. 104.

³³ Das geht eindeutig aus dem Gründungsprotokoll hervor (24.1.1853, S. 153). Eine entsprechende Behauptung in der St. Gallerpresse ist von Escher an der Generalversammlung vom 28. 1. 1853 allerdings dementiert worden (Luz S. 48).

übernommen und in der Folge anscheinend mit Hilfe auswärtiger Bank- und Handelshäuser wie Bonna in Genf, Ulrich & Brot in Mailand, B. Metzler Sohn in Frankfurt und C. Hirzel in Leipzig „in der Fremde“ placiert³⁴. Die Episode ist nicht zuletzt deshalb erwähnenswert, weil hier der Typus des Emissionssyndikats — sozusagen in Miniaturformat — erstmals in Zürich auftaucht. Sie beweist aber auch, dass die offiziellen Erklärungen über das Zeichnungsergebnis mit Vorsicht aufzunehmen sind. Von einem wirklichen Erfolg konnte keinesfalls die Rede sein, und wenn Escher an der ersten Generalversammlung am 28. Januar 1853 erklärte, das noch fehlende Baukapital stehe „in naher und sicherer Aussicht“, so entsprach das ganz einfach nicht den Tatsachen³⁵. Vielmehr lagen die Dinge so, dass die Verhandlungen mit dem Ausland mehr oder weniger im Sande verlaufen waren und das Ergebnis der Inlandssubskription nicht genügte, um die Unternehmung auf einen festen Boden zu stellen.

Nach den Gründen dieser kühlen Aufnahme braucht man nicht weit zu suchen. Einige davon — der Selbstfinanzierungsbedarf der Industrie, die Skepsis des Rentners gegenüber den neuen Eisenbahnwerten — sind bereits angedeutet worden. Hildebrand benutzte die Gelegenheit, um dem politischen Gegner eins auszuwischen:

„Die Aristokratie der Stadt“, schrieb er an Escher, „hat sich bei der Zeichnung erbärmlich gemacht und eine statistische Zusammenstellung der Zeichnungsergebnisse würde sehr zu ihrem Nachteil ausfallen“³⁶.

Was der Bodenseebahn aber in erster Linie geschadet hat, war der Umstand, dass gleichzeitig eine ganze Reihe weiterer Bahnen an den zürcherischen Kapitalmarkt appellierten. So schrieb Escher-Hess am 21. Januar, er habe nun an die Bodenseebahn auch sein Scherf-

³⁴ Hildebrand an Escher, 22.1.1853. Wie viele Aktien das Triumvirat Escher-Fierz-Hildebrand übernommen hat, wissen wir nicht sicher, doch lässt sich die Zahl rekonstruieren. Laut Mitteilung Eschers an der ersten Generalversammlung wurde die erste Einzahlung auf 12346 Aktien geleistet. Dazu kommen 8000 Stück von Kantonen und Gemeinden. Da im September 1853 bei der Fusion mit der Nordbahn 23046 Aktien vorhanden waren, müssen 2700 Stück in der Zwischenzeit unter der Hand abgesetzt worden sein.

³⁵ Eidgenössische Zeitung, 1.3.1853, S. 251. Gagliardi S. 225. Es handelt sich wohl um ein weiteres Werk des Hildebrandschen Publizitätseifers.

³⁶ Hildebrand an Escher, 22.1.1853.

lein beigetragen, spare aber für die eigene Bahn³⁷. Die vom Bundesgesetzgeber beabsichtigte Konkurrenz zwischen verschiedenen gleichzeitigen Projekten hatte somit zur Folge, dass es keiner dieser Bahnen gelang, von Anfang an die erforderlichen Mittel zusammenzubringen.

In dieser verfahrenen Lage hat wenigstens in Zürich die Vernunft die Oberhand gewonnen, und man entschloss sich zu einer Vereinigung der Kräfte. Schon Anfang März trat Escher mit einem Fusionsvorschlag an die Nordbahn heran, und während diese noch im Sommer 1852 nichts von einer Bodenseelinie hatte wissen wollen, fand die Anregung diesmal eine günstigere Aufnahme. Die Nordbahn hatte nämlich in der Zwischenzeit ebenfalls Enttäuschungen erlebt. Nach erfolglosen Besprechungen mit Pereire hatte in ihrem Auftrag J. C. Escher-Bodmer im Januar 1853 mit dem Pariser Bankhaus Adolphe Marcuard verhandelt, um eine Fusion mit der Centralbahn herbeizuführen, doch war dieser Plan am Widerstand der Basler gegen die von Zürich verlangte Bötzbahn gescheitert³⁸. Eine Einigung mit der Bodenseebahn war unter diesen Umständen dringend geboten. Man sicherte sich dadurch die Unterstützung Eschers in den schwierigen Konzessionsverhandlungen mit dem Aargau, und die Aktionäre erhielten Gelegenheit, ihre alten Titel, die nur 2% Dividende abgeworfen hatten, zu pari in neue Aktien mit wesentlich günstigeren Ertragsaussichten umzuwandeln³⁹.

Hauptnutzniesserin der Fusion war indessen die Bodenseebahn, und zwar aus folgendem Grunde: Da die Aktien der Nordbahn nur zu 175 Franken eingezahlt waren, verfügte die Nordbahnverwaltung noch über ein nonversé von je 325 Franken pro Titel, das nach vollzogener Fusion für den Bau der Linie Zürich-Romanshorn herangezogen werden konnte. Für Escher und seine Freunde bot die Ver-

³⁷ Escher-Hess an Escher, 21. 1.1853.

³⁸ Luz S. 98. W. Speiser, Mitteilungen S. 79. — J. C. Escher-Bodmer (1817 bis 1871) hat nicht nur für die Nordbahn, sondern in der Folge auch für die NOB und die Bank Leu & Co. in Paris Verhandlungen geführt und scheint als eigentlicher Spezialist für auswärtige Finanzbeziehungen gegolten zu haben. Er geriet Ende der 1860er Jahre in finanzielle Schwierigkeiten und schied 1871, als sich der Zusammenbruch nicht mehr vermeiden liess, freiwillig aus dem Leben (J. Landmann, Leu & Co. 1755—1905, Zürich 1905, S. 280ff). Adolphe Marcuard, angesehener Repräsentant der Pariser haute banque, neben Hottinguer und Seillière Hauptaktionär der Centralbahn.

³⁹ Ein Exemplar des Fusionsvertrages vom 29.4.1853 befindet sich im Nachlass Eschers (Dossier 48, 16).

einigung mit der Nordbahn somit eine willkommene Gelegenheit, die Scharte der missglückten Emission auszuwetzen und ihre Kapitalbasis auf verhältnismässig schmerzlose Weise zu erweitern. Dies ist auch der Grund, weshalb die Bodenseebahn es kategorisch ablehnte, sich auf den gleichzeitigen Bau nach Osten und nach Westen hin festzulegen, und sich andererseits das Recht vorbehielt, vom Vertrag zurückzutreten, falls weniger als 12500 Nordbahnaktien sich der neuen Gesellschaft anschliessen würden⁴⁰. Diesbezügliche Befürchtungen erwiesen sich glücklicherweise als unbegründet: von den 25737 Nordbahnaktien gingen nicht weniger als 21063 mit, so dass die „Schweizerische Nordostbahngesellschaft“ am 12. September 1853 definitiv konstituiert werden konnte.

Im übrigen ist Escher mit dieser Fusion ein Schachzug gelungen, der auch in anderer Beziehung als ein kleines Meisterstück der Eisenbahnpolitik gelten darf. Mit der Uebernahme der Nordbahn legte er nämlich die Hand auf jene strategische Schlüsselposition des schweizerischen Verkehrsnetzes, die Strecke Zürich-Brugg, deren Besitzer bis zu einem gewissen Grade auch die Verbindung der Eingangstore Basel und Genf mit dem ostschweizerischen Industriegebiet beherrschte. Von den Vorteilen dieser Position hatte man sich schon bei der Nordbahn Rechenschaft abgelegt:

„Da ohne Zürich weder der Westen noch der Osten etwas machen kann“, hatte Escher-Hess im Herbst 1852 geschrieben, „so ist unser Einfluss in dieser Frage sehr bedeutend, denn am Ende könnte Zürich nur zuwarten, und alle andern müssten kommen und sich die Bedingungen gefallen lassen, insofern sie jemals eine Eisenbahn haben wollen⁴¹.“

Das ist genau das Rezept, nach dem Escher in der Folge seine Schlachten geschlagen hat. Es war eine Politik des Stillesitzens, die er befolgte, des Zuwartens, bis „die andern“, nämlich die ausländischen Geldgeber, die hinter den West- und Ostbahnen standen, bereit waren, die Wünsche des Zürcher Eisenbahngewaltigen zu erfüllen. Dass die NOB es gewagt hat, in Paris ihrerseits Bedingungen zu stellen, ist wohl in erster Linie dem Bewusstsein der Vorteile zuzuschreiben, welche ihre hervorragende verkehrsgeographische Lage gewährte.

⁴⁰ Luz S. 103.

⁴¹ Escher-Hess an Escher, 2.9.1852.

II.

Mit der Konstituierung der NOB trat die Frage der Mittelbeschaffung für einige Zeit in den Hintergrund; es war eine Atempause gewonnen, während der man sich endlich den Bauaufgaben zuwenden konnte, und an der finanziellen Front herrschte für einmal Ruhe. Es fehlte allerdings schon damals nicht an kritischen Stimmen, die auf das Missverhältnis zwischen Bauprogramm und Kapitalgrundlage hinwiesen, und Escher sah sich in seinem Geschäftsbericht für das Jahr 1853 veranlasst, zu den „vielen nachteiligen Gerüchten, welche gerade in neuer Zeit über die finanziellen Verhältnisse der Nordostbahnunternehmung in Umlauf gesetzt worden“ seien, ausdrücklich Stellung zu nehmen:

„Wir glauben uns . . . nicht zu täuschen“, erklärte er im Anschluss an die Erörterung der Finanzlage, „wenn wir annehmen, es werde dieser Ausweis Sie davon überzeugt haben, dass der finanzielle Zustand der Nordostbahnunternehmung, besonders auch im Hinblick auf die gegenwärtigen für Unternehmungen dieser Art nichts weniger als günstigen Conjunctionen, als ein sehr erfreulicher bezeichnet werden kann⁴².“

Daran ist wenigstens soviel richtig, dass die NOB, sehr im Gegensatz zu den übrigen Bahnen, verhältnismässig wenig Anstände bei der Einberufung ihres Aktienkapitals hatte. Allerdings ist auch sie um Annullierungen nicht völlig herumgekommen. Ganz abgesehen davon, dass gleich zu Anfang 4624 Nordbahnaktien von ihrem Recht auf Umwandlung in 3%ige Obligationen Gebrauch machten, gab es auch in der Folge noch manche Abtrünnige, so dass die Zahl der gültigen NOB-Aktien sich schliesslich auf 43910 verminderte⁴³. Um die Privatwirtschaft zu schonen, machte Escher im März 1854 sogar einen Versuch, die öffentliche Hand zu vorzeitiger Einzahlung ihres Betreffnisses zu veranlassen. In seinem Schreiben an die zürcherische Finanzdirektion wies er darauf hin,

„dass weitaus der grösste Teil der Aktien sich in den Händen der Industriellen des Cantons Zürich befindet und dass sonach bei den ferneren . . . stärkeren Einzahlungen die unter den obwaltenden allgemeinen Conjunctionen ohnehin etwas gedrückte Industrie unseres Cantons durch den momentanen Entzug eines nicht un-

⁴² Protokoll der Generalversammlung vom 26.4.1854.

⁴³ Protokoll der Generalversammlung vom 30.4.1855.

bedeutenden Capitals auf sehr empfindliche Weise berührt werden müsste⁴⁴“.

Die unter der Leitung von Regierungsrat Sulzer, dem späteren Winterthurer Stadtpräsidenten, stehende Finanzdirektion scheint auf dieses Begehren nicht eingegangen zu sein. Mehr Erfolg hatte Escher bei der Bank in Zürich, die sich bereit erklärte, die Einzahlung auf 6000 Aktien zu bevorschussen⁴⁵. Die weitere Einberufung des Kapitals scheint sich dann ohne grössere Schwierigkeiten abgewickelt zu haben.

Je mehr man sich indessen der Volleinzahlung näherte — die letzte Rate von 10% war Ende August 1855 fällig —, um so näher rückte auch der Zeitpunkt, wo eine Ergänzung des Baukapitals sich nicht länger hinausschieben liess. Die Nordbahn hatte eben nicht nur zusätzliche Mittel, sondern auch weitere Verpflichtungen in die Unternehmung eingebracht. Von den 64000 Aktien der NOB waren Ende 1855 nur 43910 ausgegeben (davon 22922, welche auf die Bodensee- und 20988, welche auf die Nordbahn zurückgingen), und zwischen dem auf 32 Millionen erhöhten Aktienkapital und den tatsächlich verfügbaren Mitteln klaffte nach wie vor eine beängstigend grosse Lücke, die früher oder später ausgefüllt werden musste.

Was im Sommer 1855 den Stein ins Rollen brachte, war das Eingreifen des *Crédit mobilier*. Durch die Uebernahme von 43750 Westbahnaktien (zum Kurs von 400) sicherte sich Emile Pereire im Juli massgebenden Einfluss auf die westschweizerische Eisenbahnpolitik, und im September folgte ein ähnliches Abkommen mit der Centralbahn, bei welcher der *Crédit mobilier* sich mit 30000 Aktien (zu 460) beteiligte⁴⁶. Damit war die Reihe an der Nordostbahn. In der Direktionssitzung vom 22. September 1855 machte Escher die Mitteilung, Pereire habe bei G. A. von Schulthess Rechberg, dem Chef des Zürcher Bankhauses Caspar Schulthess & Co., angefragt, ob die NOB nicht bereit wäre, mit dem *Crédit mobilier* ein ähnliches Verhältnis einzugehen wie Central- und Westbahn, und ob Schulthess

⁴⁴ NOB an Finanzdirektion Zürich, 23.3.1854 (Staatsarchiv Zürich, 0.91.1, 8b, Nordostbahn, Finanzielles).

⁴⁵ Protokoll der Generalversammlung vom 30.4.1855.

⁴⁶ Eine gute Zusammenfassung bei E. Halperin, *Der Westbahnkonflikt*, S. 17 bis 25. Aubert hat in seinen Erinnerungen das Abkommen der Westbahn mit Pereire irrtümlich auf 1856 datiert (Les „papiers“ du Colonel Aubert, S. 85ff.).

nicht mit einem Delegierten der NOB zu Verhandlungen nach Paris kommen könne⁴⁷.

Da die Frage der Kapitalbeschaffung inzwischen dringend geworden war, griff die NOB mit beiden Händen zu. Escher-Bodmer, der eben erst nach Leipzig abgereist war, um sich „dort umzusehen, auf welche Weise wohl die für die Nordostbahn noch nötigen Fonds am besten beschafft werden könnten“, wurde sofort telegraphisch nach Paris beordert, wo er, sekundiert von Schulthess Rechberg, Besprechungen mit Pereire aufnahm. Anfänglich schienen sich die Dinge nicht schlecht anzulassen; am 13. Oktober gingen Escher-Bodmer ausführliche Instruktionen zu und am 20. Oktober stellte er bereits den erfolgreichen Vertragsabschluss in Aussicht. Fünf Tage darauf traf in Zürich die Nachricht vom Abbruch der Verhandlungen ein⁴⁸.

Bei näherem Zusehen kann das Scheitern von Pereires Vorstoss freilich nicht überraschen, hatte er es doch diesmal mit den Exponenten verkehrsgeographischer Interessen zu tun, die sich diametral gegenüberstanden und mit dem besten Willen nicht unter den gleichen Hut zu bringen waren. Während Zürich eine Bötzbberglinie als direkteste Verbindung mit Basel anstrebte — Schulthess Rechberg hatte die Konzession dieser Linie im März 1855 erworben und schon im Frühjahr mit Pereire über ihre Finanzierung verhandelt⁴⁹ —, setzten die Basler diesem Projekt, das dem Hauenstein Verkehr entzogen und den Lukmanier gegenüber dem Gotthard begünstigt hätte, entschiedenen Widerstand entgegen. Unter diesen Umständen musste der Versuch Pereires, NOB und Centralbahn für

⁴⁷ Direktionsprotokoll der NOB, 22.9.1855 (Bd. 4, S. 53). G. A. von Schulthess Rechberg, 1815—1891, Inhaber des Bankhauses Caspar Schulthess & Co., Direktor der Nordbahn, Bankier der Südostbahn, führend beteiligt am Bötzbbergkomité, am Lukmanierkomité. Durch das Scheitern beider Projekte schwer in Mitleidenschaft gezogen, muss seine Firma 1865 um Einleitung des Nachlassverfahrens ersuchen.

⁴⁸ Ebenda, 25.10.1853 (S. 142).

⁴⁹ Kessler, Die Schweizerische Nordostbahn, S. 42. Aus dem Archiv der Familie von Schulthess Rechberg (Brugg 1932), S. 490. Wenn das Bötzbbergprojekt damals scheiterte, so ist das wohl nicht dem Einfluss Eschers zuzuschreiben, der nie „für den Hauenstein eingenommen war“, sondern demjenigen der Centralbahn. Pereire selbst, welcher Marseille zum Ausgangspunkt des Orienthandels machen wollte, war kaum am Bau einer Linie interessiert, die den Verkehr auf die Alpenpässe hinlenkte.

ein gemeinsames Bauprogramm zu gewinnen, mit einem Misserfolg enden. Dass Paris, wie die Presse behauptete, der NOB einen Abschluss auch in finanzieller Beziehung erschwert hätte, ist nicht wahrscheinlich. Zwar verlangt die NOB in den Instruktionen für Escher-Bodmer einen Aktienkurs von mindestens 475 Franken, doch ermächtigte sie ihren Unterhändler vertraulich, nötigenfalls wie die Centralbahn auf 460 Franken zu gehen. Auf dieser Basis hätte man wohl handelseinig werden können, wenn nicht die Bötzingfrage dazwischengekommen wäre⁵⁰.

Die NOB befand sich nun in ziemlich prekärer Lage, denn wenn es ihr nicht gelang, innert nützlicher Frist neues Geld aufzutreiben, so riskierte sie, bis Jahresende mit leeren Kassen und unvollendeten Linien dazustehen. Man entschloss sich daher am 3. November zur Aufnahme einer 5%igen Obligationenanleihe von 3 Millionen Franken — ein etwas gewagter Schritt, der indessen mit einem überwältigenden Erfolg endete. Nach Schluss der Zeichnung stellte man fest, dass nicht weniger als 7 Millionen eingegangen waren. Da man diesen plötzlichen Reichtum nicht einfach fahren lassen wollte, wurde der Anleihensbetrag am 29. November auf 6 Millionen erhöht.

Der Erfolg der Novemberanleihe dürfte sich in erster Linie aus ihrer attraktiven Verzinsung erklären. Nachdem der Zinsfuß in den dreissiger und vierziger Jahren ständig zurückgegangen war und erstklassige Anlagen zu 4% immer mehr zu Seltenheiten geworden waren, markierte die NOB-Emission die Rückkehr zur klassischen 5prozentigen Verzinsung, wie sie vor 1798 die Norm (nicht unbedingt auch die Regel) gewesen war. Daneben ist es nicht ausgeschlossen, dass die günstigen Nachrichten, welche gleichzeitig aus Paris eintrafen, der Zeichnung zusätzlichen Auftrieb verschafft haben. Nach dem Abbruch der Verhandlungen mit Pereire war Escher-Bodmer nämlich nicht nach Hause zurückgekehrt, sondern hatte sich an den grossen Konkurrenten des *Crédit mobilier*, Rothschild, gewendet. In kurzer Zeit brachte er einen Vertrag zustande — derselbe datiert vom 27. November 1855 —, der bis zum 31. März 1857 gültig war und in welchem Rothschild sich bereit erklärte, bei der Komplettierung des NOB-Aktienkapitals mitzuwirken. Von den fehlenden 20090 Aktien sollte die Firma Gebrüder Rothschild sogleich 1000 Stück zum Kurse von 470 Franken selbst übernehmen, während der Rest gegen 1½% Kommission, mindestens aber zu

⁵⁰ Direktionsprotokoll der NOB. 13.10.1853 (S. 109).

475 Franken, sukzessive im Publikum placiert werden sollte und Rothschild sich lediglich vorbehielt, weitere 5000 Stück auf eigene Rechnung zu erwerben⁵¹. Im wesentlichen dürfte dies der Technik entsprochen haben, wie die Hochfinanz sie jeweils auch bei der Emission von Staatsanleihen zur Anwendung brachte. Irgend eine Garantie für die fristgemässe Durchführung der ganzen Operation übernahm Rothschild nicht. Dagegen musste die NOB sich verpflichten, während der Vertragsdauer ohne Zustimmung Rothschilds keine Kapitalveränderungen vorzunehmen, keine weiteren Obligationen auszugeben, keine neuen Konzessionen zu erwerben und keine Fusionen einzugehen.

Man fragt sich leider vergeblich, was den Verwaltungsrat der NOB veranlasst haben kann, diesen Vertrag, der den Schuldner zu allem, den Gläubiger zu nichts verpflichtete, am 12. Dezember 1855 in aller Form zu ratifizieren. Nach dem Erfolg der Novemberanleihe bestand jedenfalls keine Notwendigkeit mehr, mit Rothschild sofort abzuschliessen, und wenn ein fester Rückhalt in Paris für eine reibungslose Schlussfinanzierung zweifellos erwünscht war, so hätte sich doch eine genauere Prüfung der Rothschildischen Offerte gelohnt. Vielleicht ist eine solche Prüfung deshalb unterblieben, weil Escher im Herbst 1855 schwer erkrankte und während längerer Zeit nicht voll arbeitsfähig war. Die einfachste Erklärung ist aber wohl die, dass Rothschild den Zürchern die Erfüllung eines langgehegten Wunsches — die Finanzierung der Bötzbahnbahn — in Aussicht gestellt hat. An der Generalversammlung vom 30. April 1856 erklärte Escher, der Verwaltungsrat habe sich um so eher veranlasst gesehen, dem Vertrag seine Genehmigung zu erteilen, „als ihm die dadurch herbeigeführte Verbindung der Nordostbahngesellschaft mit diesem mächtigen Hause den Interessen unserer Unternehmung in mehr als einer Beziehung förderlich zu sein schien⁵²“. Man geht

⁵¹ Eine Kopie des Rothschildvertrages vom 27.11.1855 liegt im Nachlass Escher (Dossier 48, 36). Die Bedeutung dieses Vertrages ist den bisherigen Bearbeitern völlig entgangen. Kessler spricht eigenartigerweise von zwei verschiedenen Verträgen; auch sonst ist seine Darstellung des Verhältnisses zu Rothschild sehr unklar (S. 66). Bei Luz wird die ganze Angelegenheit mit Stillschweigen übergangen. Halperin (Der Westbahnkonflikt, S. 36) kennt wenigstens das Bluntschliche Prozessgutachten. Eine Zusammenfassung des Tatbestandes findet sich in der anonymen Flugschrift von Leonhard Tobler, Dr. Friedrich Locher, Zürich 1867, S. 7 ff. (erwähnt bei Gagliardi S. 534).

⁵² Geschäftsbericht der NOB für 1855, 30.4.1856.

wohl nicht fehl in der Annahme, dass diese etwas sibyllinisch klingende Formulierung sich auf das Bötzingprojekt bezieht.

In Wirklichkeit hatte die NOB, wie sich sehr bald herausstellte, mit dem Abschluss des Rothschildabkommens einen gefährlichen Schnitzer begangen. Da sich mit den Aktien einer „kleinen Schweizerbahn“ an der Pariser Börse kein Geschäft aufbauen liess, ging Rothschild von Anfang an darauf aus, die NOB einem grösseren Ganzen einzuverleiben, und wenn sich konkrete Schritte in dieser Richtung bis ins Frühjahr 1856 hinein verzögerten, so hauptsächlich deshalb, weil Rothschild zuerst noch weitere Vertreter der Pariser haute banque zum Mitgehen gewinnen musste. Gegenüber Wirth-Sand, der im Januar in Paris weilte, um für die St. Gallerbahn Geld aufzutreiben, hat er schon damals aus seinen Absichten kein Geheimnis gemacht:

„Wie ich schon das letzte Mal schrieb“, — so berichtete Wirth-Sand nach Hause — „hält Rothschild nicht viel auf unsern vielen kleinen Schweizerbahnen und Administrationen. Dagegen gibt er dem Gedanken Raum, dass eine grosse Schweizerlinie und Gesellschaft sehr gut prosperieren müsste und etwas wäre, das ihn allerdings veranlassen könnte, mit seinen Kapitalien und seinem Namen beizutreten. Seine Idee ist: Fusion der NOB., SOB. und vielleicht mit der St. Galler Bahn, mit Fortsetzung der Linie von Brugg über den Bötzing nach Basel⁵³“.

Bei der Verwirklichung dieses Fusionsplans konnte der Aktienvertrag mit der NOB höchst nützliche Dienste leisten. Zeigte die NOB sich nämlich widerspenstig, so hatte es Rothschild in der Hand, sie durch Verzögerung der Aktienübernahme, wenn nötig auch durch ein Baissemanöver an der Börse zur Vernunft zu bringen — eine Möglichkeit, die man in Zürich offenbar nicht in Rechnung gestellt hatte!

Tatsächlich betrachtete man bei der NOB die ganze Fusionsfrage als keineswegs spruchreif, und als Escher-Bodmer im März den Rothschildschen Plan ziemlich unvermittelt der Direktion unterbreitete, wurde derselbe äusserst kühl aufgenommen⁵⁴.

⁵³ Wirth-Sand an den Verwaltungsrat der St. Gallerbahn, Januar 1856 (zitiert bei P. Gyax, Daniel Wirth-Sand, Bern 1914, S. 14). Vgl. Anm. 9.

⁵⁴ Direktionsprotokoll der NOB, 22.3.1856 (Bd. 4, S. 510).

Ein erster Vertragsentwurf, der am 2. April in Winterthur ausgearbeitet wurde, wurde von der NOB sofort als „unannehmbar“ bezeichnet (ein Prädikat, das in der Eisenbahndiplomatie jener Jahre eine grosse Rolle spielte). Auch der endgültige Fusionsvertrag vom 14. Mai 1856, der aus Verhandlungen mit der Réunion financière in Paris hervorging, fand vor den kritischen Augen der NOB keine Gnade. Obwohl ihren Einwendungen in verschiedenen Punkten Rechnung getragen wurde und Escher-Bodmer den Vertrag — allerdings entgegen einer telegraphischen Weisung Eschers, der in letzter Minute zu intervenieren versuchte — unterzeichnete, wurde die Fusion am 21. Mai von der Direktion und am 10. Juni auch vom Verwaltungsrat abgelehnt, worauf Escher-Bodmer die Konsequenzen zog und seinen Rücktritt nahm⁵⁵.

Mit seinem Ausscheiden war die Fusion praktisch erledigt, auch wenn die Verhandlungen der Form halber weitergingen. Gemeinsam mit dem Genfer Bankier Christian Kohler arbeitete Escher im Herbst ein modifiziertes Projekt aus, den Entwurf von Baden-Baden, der indessen seinerseits von der Réunion financière verworfen wurde⁵⁶, und Rothschild durchschnitt schliesslich den Knoten, indem er am 4. September 1856 die Separatfusion der drei Ostschweizer Bahnen — Südostbahn, St. Gallerbahn und Glattalbahn — durch-

⁵⁵ Direktionsprotokoll der NOB, 10.4.1856 (Bd. 6, S. 1), 21.5.1856 (S. 106), 10.6.1856 (S. 190). Escher hat offensichtlich sein möglichstes getan, um die Fusion zum Scheitern zu bringen. Nachdem schon am 6. Mai an Escher-Bodmer in Paris telegraphiert worden war, die Fusionsvorschläge seien unannehmbar, reiste Escher am 11. oder 12. Mai in Begleitung von Hüni-Stettler zu einem Treffen mit Escher-Bodmer nach Strassburg, wobei unterwegs in Basel mit der Centralbahn verhandelt wurde, die „annehmbare Vorschläge“ machte. Die Unterredung in Strassburg scheint ergebnislos verlaufen zu sein; jedenfalls versuchte Escher erst nachträglich seinen Unterhändler per Telegramm von einer Unterzeichnung abzuhalten, und am 15. Mai wurde Speiser benachrichtigt, die Unterschrift der NOB sei nicht verbindlich. Auf weitere Verhandlungen mit der Centralbahn musste wegen Speisers Erkrankung verzichtet werden. Hingegen kam am 9. Juni die Fusion mit der Rheinfalldahn (Peyer im Hof) zustande. Nach dem Ausscheiden Escher-Bodmers wurde das Finanzportefeuille der NOB von Schulthess-v.Meiss, dem Chef des Bankhauses Caspar Schulthess Erben, übernommen.

⁵⁶ Kopie des Vertragsentwurfs von Baden-Baden, 23.8.1856, im Nachlass Escher (Dossier 51, 7).

drückte, die sich zu den „Vereinigten Schweizerbahnen“ zusammenschlossen⁵⁷.

Über die Gründe, welche die NOB bewogen haben, die Rothschildfusion zu verwerfen, gehen die Ansichten auseinander. Während Schulthess Rechberg ihr Scheitern der „Selbstherrlichkeit“ Alfred Eschers zuschrieb, stellte man seitens der NOB die finanziellen Bestimmungen des Vertrags in den Vordergrund und beanstandete vor allem das für die eigenen Aktionäre angeblich zu wenig günstige Umtauschverhältnis. Wegmann kommt in seiner Arbeit über die Vereinigten Schweizerbahnen denn auch zum Schluss, dass „der Hauptgrund der Zurückweisung die Bewertung der Aktien war⁵⁸“. In Wirklichkeit dürfte dieser Detailfrage doch wohl nur sekundäre Bedeutung zugekommen sein, denn wenn es Escher ernstlich um ein Zustandekommen der Fusion zu tun gewesen wäre, hätte er wohl keine Schwierigkeiten gehabt, seinen Aktionären die Vorteile eines Beitritts begreiflich zu machen. Auch die übrigen von der NOB vorgebrachten finanziellen Einwendungen — die Weigerung der Réunion financière, das Restkapital zu pari aufzubringen, und die als „ganz unannehmbar“ bezeichnete Möglichkeit, Aktien in Obligationen umzuwandeln — betrafen Schönheitsfehler, über die man in guten Treuen verschiedener Ansicht sein konnte.

Anders steht es mit der Frage des Einflusses der Rothschildgruppe auf die Geschäftspolitik der fusionierten Unternehmung. Vertragsgemäss sollte nämlich die Réunion financière ein eigenes Komitee bilden, welches ein Viertel der Verwaltungsmandate zu besetzen hatte und in allen Finanz- und Konzessionsangelegenheiten doppeltes Stimmrecht erhalten sollte⁵⁹. Es ist wohl kein Zweifel, dass es diese Pariser Nebenregierung war, welche Escher zu einem entschiedenen Gegner der Fusion machte. In der grossen Westbahndebate des Nationalrates vom September 1856 erklärte er ausdrücklich, die NOB habe einen Beitritt abgelehnt, weil sie eine schweizerische Verwaltung und „kein Comité permanent in Paris“ gewollt habe⁶⁰. Die Frage war offenbar, wo eigentlich das massgebende Wort in allen grundsätzlichen Belangen gesprochen wer-

⁵⁷ Durch Kohlers Vermittlung erhielt Escher von Bartholony eine Abschrift der Separatfusion, die sich in seinem Nachlass befindet (Dossier 51, 6).

⁵⁸ H. Wegmann, Die Vereinigten Schweizerbahnen, Diss. Zürich 1917, S. 52.

⁵⁹ Ebenda S. 51.

den sollte — am Sitz der Direktion in Zürich oder an der Rue Laffitte. Hätte Escher in diesem Punkt nachgegeben, so hätte es ihm mutatis mutandis ähnlich ergehen können wie seinem Kollegen Aubert von der Westbahn, der das Wochenende jeweils in Paris zu verbringen pflegte, um die laufenden Geschäfte mit Pereire zu bereinigen⁶¹, und man kann es verstehen, dass ein Escher sich mit solchen Aussichten nicht zu befreunden vermochte.

Wenn Escher trotz dieser sehr klaren Sachlage die Verhandlungen mit der ihm eigenen Hartnäckigkeit weitergeführt hat, so ist dies ohne Zweifel mit Rücksicht auf sein Verhältnis zu Rothschild geschehen. Escher versuchte Zeit zu gewinnen, bis der unglückliche Aktienvertrag vom November 1855 abgelaufen war. Eine Zeitlang scheint er damit gerechnet zu haben, dass Rothschild die NOB gütlich aus dem Vertragsverhältnis entlassen könnte. Als Escher-Bodmer im April 1856 nach Paris fuhr, um die Abwicklung des Vertrags zu beschleunigen, hatte er offenbar auch Auftrag, die Möglichkeit seiner Suspendierung abzuklären. Nachdem man sich aber einmal in die Höhle des Löwen gewagt hatte, kam man nicht mehr so leichten Kaufs davon:

„Heute hatte ich die erste Besprechung bei Rothschild“, berichtete Escher-Bodmer am 22. April, „und aus derselben ist mir sogleich klar und deutlich hervorgegangen, dass, weit entfernt uns ‚gehen lassen‘ zu wollen, er im Gegenteil *sehr* an uns hält, unser *bedarf*⁶²!“

Rothschild liess dabei durchblicken, dass an eine weitere Aktienbegebung nicht zu denken sei, bevor die Fusionsfrage nicht — und zwar in positivem Sinne — geregelt sei. So entschloss sich Escher, um den Plagegeist loszuwerden, den Vertrag von sich aus zu kündigen. Als Rothschild am 14. Mai, unmittelbar nach der Unterzeichnung des Fusionsvertrages, die Auslieferung von weiteren 1000 Aktien verlangte, antwortete die NOB mit einem Telegramm, das bereits eine Art Kriegserklärung darstellte:

„Les faits que se sont passés ces derniers jours nous paraissent avoir tellement altéré notre contrat que nous sommes obligés de demander la suspension provisoire de son exécution et spéciale-

⁶⁰ Gagliardi S. 298.

⁶¹ Les „papiers“ du Colonel Aubert, S. 87.

ment la suspension de toute vente de nos actions. Aussi nous retirons par la présente le pouvoir accordé à M. Escher-Bodmer⁶³.”

Da Rothschild verständlicherweise auf seine vertraglichen Rechte nicht zu verzichten gedachte, war der Bruch nicht mehr zu vermeiden. In der Not wandte sich Escher an den getreuen Ratgeber Rüttimann, der indessen auch keinen Ausweg wusste.

„Die Fragen, die Du mir vorlegst“, schrieb er Escher Ende Mai oder Anfang Juni, „sind sehr delicateser Natur... Nach meinem Dafürhalten könnte vom Standpunkte unseres Wuchergesetzes aus der Vertrag dem H. v. R. vor die Füsse geworfen werden. Aber zugleich glaube ich, eine Gesellschaft wie die unserige darf sich auf diesen Standpunkt nicht stellen. Ihre eigene Ehre würde darunter leiden; noch mehr: der Credit aller schweizerischen Unternehmungen würde im Auslande einen Herzstoss erleiden...“

Ich gestehe offen, dass ich in dieser Sache nicht ganz unbefangenen bin. Die genaue Kenntnis des Geschehenen hat mich wirklich in eine gereizte Stimmung versetzt. Dann mag mir der grossartige Blick, mit dem man solche Combinationen auffassen muss, abgehen. Ich fühle mich wirklich mit Blindheit geschlagen.

Ich bedaure, Dir nicht bessern Rat geben zu können. Hoffentlich findest Du ihn anderswo⁶⁴.”

Das Ende der Affäre ist rasch erzählt. Nachdem der Fusionsvertrag auch vom Verwaltungsrat der NOB abgelehnt worden war, liess sich Escher dazu herbei, wenigstens die im Novemberabkommen vorgesehenen 5000 Stück an Rothschild abzusenden. Ueber der Auslieferung der restlichen Titel kam es zum Prozess. Vom zürcherischen Bezirksgericht wurde die NOB zwar von der Pflicht zur Abgabe der strittigen Aktien entbunden, jedoch wurde Rothschilds Klage auf entgangenen Gewinn geschützt, und die NOB konnte von Glück reden, dass der Betrag, den sie Rothschild zu bezahlen hatte, im Appellationsverfahren vor Obergericht schliesslich am

⁶² Escher-Bodmer an Escher, 22.4.1856.

⁶³ Direktionsprotokoll der NOB, 19.5.1856 (Bd. 6, S. 96).

⁶⁴ Rüttimann an Escher, ohne Datum (Brief Nr. 30). Der Brief ist nach Abschluss des Fusionsvertrages vom 14. Mai 1856, aber vor der Ablehnung durch den Verwaltungsrat der NOB am 10. Juni geschrieben.

26. November 1859 von Fr. 247624.— auf Fr. 72263.45 herabgesetzt wurde⁶⁵.

III.

So endete dieses bewegte Kapitel der zürcherischen Eisenbahngeschichte für die NOB noch auf glimpfliche Weise, wobei Escher persönlich sogar mit erhöhtem Prestige aus seinem Duell mit dem ungekrönten Haupte der Hochfinanz hervorgegangen sein mag. Das einzige unmittelbar greifbare Resultat des Rothschildvertrags bestand in einer Erhöhung der Zahl der ausgegebenen NOB-Aktien um weitere 6000 Stück. In anderer Beziehung war Eschers Begegnung mit Rothschild indessen denkbar folgenreich. Vor allem wandte sich die NOB nun entschieden dem Westen zu. Der erste, der diese Wendung — lange bevor der Bruch mit Rothschild publik wurde — erkannte, war Stämpfli, welcher Ende Juli 1856 eine lange Unterredung mit Escher hatte und auf Grund derselben zum Schluss kam, „dass auf die nächste Bundesversammlung Escher voraussichtlich in Allianz mit Westbahn und Centralbahn treten wird“⁶⁶. Allerdings ist der grossangelegte Versuch vom Frühjahr 1857, die NOB unter dem Patronat des Crédit mobilier mit der Central- und der Westbahn zu verschmelzen⁶⁷, ebenfalls misslungen, doch hat

⁶⁵ Protokoll des Gesamtobergerichts, 26.11.1859 (Staatsarchiv Zürich, YY 23. 7, S. 317ff.) Die bisherige Literatur hat sich bezeichnenderweise nicht mit der Tatsache abfinden können, dass die NOB den Rothschildprozess verlor. Kessler (S. 66) sagt z.B., er sei „im Sinne der NOB“ entschieden worden, und Halperin (S. 36) spricht sogar von einem Urteil „zugunsten der Bahngesellschaft“.

⁶⁶ Stämpfli an Dubs, ohne Datum (27.7.1856). Gagliardi (S. 296 Anm.) datiert diesen Brief, der, wie er mit Recht hervorhebt, den Beginn des Konflikts zwischen Stämpfli und Escher bezeichnet, auf die Jahreswende 1856/57. Stämpfli hat seine Korrespondenz nur selten mit dem Datum versehen, doch ist der Brief von der Post am 27. Juli abgestempelt worden. Die entscheidende Unterredung hat also wesentlich früher stattgefunden als Gagliardi annimmt (Nachlass Dubs, Zentralbibliothek Zürich).

⁶⁷ Gagliardi S. 317f. Halperin S. 49ff. Ein gedrucktes Exemplar dieses Fusionsvertrages vom 21.3.1857, der sog. „Tripelallianz“, im Nachlass Escher (Dossier 48, 22). Escher hat seine Unterschrift erst unter diesen Vertrag gesetzt, nachdem Pereire ihm die Zusicherung gegeben, dass er in der Sitzfrage für Zürich stimmen werde (Pereire an Escher, 20.3.1857, ebenda Dossier 48, 23). Die Sache wurde durch eine Indiskretion von Dubs in Basel ruchbar, so dass die Centralbahn die Ratifikation verweigerte.

die NOB in der Folge der Centralbahn in allen grundsätzlichen Fragen Waffenhilfe geleistet. Es war der Konflikt mit Rothschild, der Central- und Nordostbahn einander näherbrachte und Escher schliesslich an die Spitze der Gotthardvereinigung führte. Andererseits erlitt mit dem Scheitern der Ostbahnfusion auch der grosse Plan einer internationalen Durchgangslinie von Basel über Zürich und Chur nach Oberitalien Schiffbruch. Von den fehlenden Verbindungsstücken ist die Bötzbahn erst 1875, die rechtsufrige Zürichseelinie 1894, der Lukmanier überhaupt nie gebaut worden.

Nicht weniger bedeutsame Folgen hatte der Konflikt mit Rothschild in finanztechnischer Hinsicht. Nachdem es sich als unmöglich erwiesen hatte, mit den Finanzmächten des Auslandes in ein gedeihliches Verhältnis zu kommen, trat man endlich auch in Zürich an die längst fällige Aufgabe heran, die Organisation des heimischen Kapitalmarktes den Anforderungen der Neuzeit anzupassen. Wenn die NOB es gewagt hat, Rothschild die Stirn zu bieten, so war das nicht zuletzt dem Umstand zuzuschreiben, dass sie seit dem Sommer 1856 in nächster Nähe über ein Bankinstitut verfügte, welches ihr die Sorge um die Beschaffung neuer Mittel weitgehend abnahm und weitere Wallfahrten ins Ausland überflüssig machte. Es handelt sich um die Schweizerische Kreditanstalt.

Die Entstehung der Schweizerischen Kreditanstalt, die seit jeher als ein Eckpfeiler des Escherschen Systems gegolten hat, ist ja auch heute noch nicht in allen Teilen geklärt. Das mag damit zusammenhängen, dass bei den Gründern offensichtlich kein grösseres Bedürfnis nach Publizität vorhanden war. Die Zusammenhänge sind indessen leicht erkennbar.

„Bis jetzt ist alles, was wir gethan, entsetzlich durchsichtig gewesen. Hoffentlich wird dies in Zukunft besser werden“, schrieb Rüttimann am Tage nach der Konstituierung der neuen Anstalt⁶⁸.

So wie die Dinge liegen, kann tatsächlich kein Zweifel darüber walten, dass der eigentliche Zweck der Neugründung darin bestand, den dominierenden Einfluss des französischen Kapitals im zürcherischen Eisenbahnwesen zu brechen und der NOB gegenüber Rothschild den Rücken zu stärken⁶⁹. Die erste Anregung ging bekannt-

⁶⁸ Rüttimann an Escher, 16.7.1856.

⁶⁹ W. A. Jöhr, Schweizerische Kreditanstalt 1856—1956, Zürich 1956, S. 42, 49.

lich von Leipzig aus, wo Hirzel-Lampe über die Schwierigkeiten der NOB genau im Bilde war, und auch unter den zürcherischen Initianten begegnen uns vielfach die gleichen Namen — Fierz, Rüttimann, Wäffler-Egli —, die schon bei der Gründung der Bodenseebahn im Vordergrund standen. Wie eng die Beziehungen der NOB zu dem neuen Institut waren, geht übrigens schon daraus hervor, dass Alfred Escher beide Unternehmungen präsidierte und dass von den 5 Direktoren der NOB nicht weniger als 3 — Escher, Hüni-Stettler und Peyer im Hof — dem Verwaltungsrat der Kreditanstalt angehörten. Dieses enge Verhältnis zur NOB steht auch durchaus in Einklang mit dem ganzen Charakter der Neugründung. Wie schon ihr Name beweist — die Bezeichnung „Bank“ wurde damals ausschliesslich für Diskonthäuser verwendet —, gehörte die Kreditanstalt zur Familie der Crédit-mobilier-Gesellschaften, die damals überall aus dem Boden schossen und sich nach den Ideen Pereires hauptsächlich den Eisenbahnen widmeten. W. A. Jöhr stellt denn auch in seiner Jubiläumsgeschichte der Kreditanstalt ausdrücklich fest, dass die Eisenbahnfinanzierung mindestens in den ersten Jahren „unbestritten an erster Stelle stand⁷⁰“ — und für „Eisenbahnen“ darf man hier unbedenklich „Nordostbahn“ einsetzen.

Sofern es noch eines besondern Beweises für den nahen Zusammenhang zwischen der Rothschildaffäre und der Errichtung der Kreditanstalt bedarf, so wird er durch die Tatsache erbracht, dass die erste Geschäftshandlung des neuen Instituts im Ankauf von NOB-Aktien bestand.

„Wir haben gestern betreffend Nordostbahnaktien bereits in aller Stille Auftrag gegeben. Für die nötigen Gelder sorgt H. Abegg“, schrieb Rüttimann am 10. Juli 1856 an Escher⁷¹.

Die Anstalt hat somit schon zu einem Zeitpunkt, wo sie selbst sich noch im Gründungsstadium befand, im Interesse der NOB am Kapitalmarkt interveniert. Von welcher Seite die betreffenden Aktien angeboten wurden, lässt sich selbstverständlich nicht mehr feststellen. Die Fama wollte damals wissen, die Baisse sei von Rothschild ausgelöst worden, der über das Scheitern seiner Pläne „eigentlich erbittert“ sei und sich auf diese Weise an der NOB rächen

⁷⁰ Ebenda S. 86.

⁷¹ Rüttimann an Escher, 10.7.1856.

wolle⁷². Es ist indessen auch sehr wohl möglich, dass ein paar alte Nordbahnaktionäre ihre Titel abgestossen haben, um ihrer Enttäuschung über Eschers Eisenbahnpolitik Ausdruck zu geben. Auf alle Fälle hatte die Kreditanstalt schon in den ersten Tagen ihres Daseins Gelegenheit, ihre Hilfsbereitschaft zu dokumentieren, und Ende 1857 wurden in der ersten Jahresbilanz bereits 1909 Stück NOB-Aktien ausgewiesen. Zur Erklärung dieses verhältnismässig hohen Engagements wies der Geschäftsbericht ausdrücklich auf die nahen Beziehungen zwischen den beiden Gesellschaften hin:

„Dieses Papier schien uns von Anfang an ganz besonders geeignet, um einen Teil unserer Fonds fest zu placiren. Die Verhältnisse der Unternehmung liegen klar vor uns. Sie wirft schon jetzt einen dem landesüblichen Zinsfuss entsprechenden Ertrag ab, und es wird derselbe ohne Zweifel bedeutend zunehmen, sobald der Anschluss an die Zentralbahn bei Aarau und an die Badische Staatseisenbahn bei Waldshut stattgefunden haben wird⁷³.“

Auch in den folgenden Jahren ist diese Ankaufspolitik fortgesetzt worden, und bis Ende 1861 haben nicht weniger als 9837 Stück ihren Weg ins Portefeuille der Kreditanstalt gefunden, worauf dann allerdings ein systematischer Abbau einsetzte.

Es dürfte sich dabei in erster Linie um Stützungskäufe gehandelt haben, die den Kredit der NOB heben und die Placierung neuer Anleihen erleichtern sollten. Eine aufmerksame Kurspflege war um so notwendiger, als die Kreditanstalt selber zu wenig leistungsfähig — oder zu vorsichtig — war, um nach Pereireschem Vorbild das von der NOB benötigte Restkapital en bloc zu übernehmen. Im Gegenteil dürfte es die Kreditanstalt gewesen sein, welche die Bahn zur Deckung ihres Finanzbedarfs immer wieder an den Kapitalmarkt verwiesen hat. Sie hat dadurch eine Klippe vermieden, die dem *Crédit mobilier* zum Verhängnis geworden ist, andererseits aber auch die NOB immer mehr auf die gefährliche Bahn der Obligationenfinanzierung gedrängt, die schliesslich in die grosse Eisenbahnkrise von 1876 ausmündete.

⁷² Stehli-Hausheer an Dubs, 15.7.1856 (Nachlass Dubs, Zentralbibliothek Zürich). Rudolf Stehli-Hausheer, 1816—1884, Seidenfabrikant in Obfelden, Bezirksstatthalter, Kantonsrat, Nationalrat 1867—1870, Initiant der Bahnlinie Zürich-Zug durch das Knonaueramt, die schliesslich 1861 von der NOB gebaut wurde.

⁷³ Jahresbericht 1857 der Schweizerischen Kreditanstalt, S. 8.

Während bei der Central- und der Westbahn schon die ursprünglichen Finanzierungspläne die Ausgabe von Obligationenkapital vorsahen, war man in der Nordostschweiz in bezug auf die Heranziehung von festverzinslichem Fremdkapital anfangs wesentlich zurückhaltender, und die NOB hat sich, wie wir gesehen haben, erst im November 1855, als ihr keine andere Wahl mehr blieb, dazu entschliessen können, ihre erste Obligationenanleihe auf den Markt zu bringen. Der unerwartete Erfolg dieser Anleihe scheint indessen doch einigermaßen Eindruck gemacht zu haben; es mögen sich damals wohl auch die Anhänger solidester Finanzierungsgrundsätze gefragt haben, ob es sich wirklich lohne, zur Komplettierung des Aktienkapitals nach Paris zu fahren, wenn die benötigten Mittel ohne weiteres auf dem einheimischen Obligationenmarkt erhältlich waren. Mit der Zeit begann man sich auch von den renditemässigen Vorteilen der Fremdkapitalfinanzierung vermehrt Rechenschaft abzugeben. Gerade die Pariser Financiers wiesen immer wieder mit Nachdruck darauf hin, dass ein hohes Obligationenkapital die Ertragsrechnung entlaste und die Möglichkeit gewähre, dem Aktienkapital eine um so interessantere Rendite zu sichern. Als es sich zeigte, dass der Durchschnittsertrag der NOB in normalen Jahren den Obligationenzinsfuss von 5% wesentlich überstieg und die Kreditanstalt Anleihen ohne Schwierigkeit zu placieren vermochte, gab man schliesslich den Widerstand gegen das Schuldenmachen auf, und so ist der weitere Ausbau des NOB-Netzes fast ausschliesslich mit Fremdkapital finanziert worden. Zunächst hat sich diese Technik auch tatsächlich bewährt, und jedenfalls hat die Verlagerung des Schwergewichts auf das Obligationenkapital der NOB — wie schon Kessler mit Recht hervorgehoben hat⁷⁴ — erlaubt, während Jahren eine überdurchschnittlich hohe Dividende auszuschütten. Zugleich ist aber auch ihre Krisenempfindlichkeit derart erhöht worden, dass die Bahn 1876 an den Rand des Konkurses geriet und nur durch das Eingreifen des Bundes vor dem Zusammenbruch bewahrt werden konnte.

Wenn der „grosse Fuhrmann“ damals um ein Haar im Graben gelandet wäre, so trug daran allerdings nicht nur die im Jahre 1856 inaugurierte Finanzierungspraxis die Schuld. Solange er sein Rösslein kurz am Zügel hielt, hat sich seine eisenbahnpolitische Konzeption als erstaunlich lebenskräftig erwiesen. Es ist Escher tatsäch-

⁷⁴ Kessler S. 72.

lich gelungen, Patriotismus und Eisenbahnen miteinander zu versöhnen und den Beweis dafür zu liefern, dass der schweizerische Bahnbau nicht auf die Hilfe ausländischer Finanzmächte angewiesen war. Das war ein praktisch-politischer Beitrag zur „Ehrenrettung des Privatbahnsystems“, der festgehalten zu werden verdient.

Nur scheint man über diesem Erfolg mit der Zeit vergessen zu haben, dass die Emanzipation von Paris noch keinen Freibrief für finanzielle Extravaganzen darstellte. In den 60er Jahren hat Escher selbst immer wieder vor Übertreibungen gewarnt. Nachdem er seinerzeit die Leitung der Bodenseebahn übernommen hatte, bevor er sich über die Schwierigkeiten des Unternehmens hinreichend im klaren war, hielt er sich bei späteren Gelegenheiten an den Grundsatz: „Nicht in die Sache hineingehen, ohne dass man weiss, wie man sie zu Ende führt!“⁷⁵ Um so schwerer verständlich ist, wie es geschehen konnte, dass während des grossen Eisenbahnbooms der 70er Jahre auch Escher den Ueberblick verlor. Die Kaufmännische Gesellschaft Zürich sprach in ihrem Jahresüberblick 1878 nicht unzutreffend von dem „psychologischen Rätsel“, dass damals „selbst die leitenden Persönlichkeiten einzelner bestrenommierter Bahngesellschaften, deren ganze frühere Verwaltung das Gepräge äusserster Vorsicht trug, vom Strudel mitgerissen werden konnten“⁷⁶. Offenbar hat gerade der Erfolg, mit dem Escher die NOB durch alle Fährnisse der ersten Bauzeit hindurchgelenkt hatte, das Gefühl für die Grenzen des Möglichen abgestumpft und eine zunehmende Krisenblindheit hervorgerufen. Es ist dem zürcherischen Eisenbahndiktator gelungen, die NOB dem Einfluss der Rothschild und Pereire zu entziehen — auch er hat sie nicht aus dem Kräftespiel des Kapitalmarktes herauszulösen vermocht, welcher schliesslich im kritischen Moment sein unerbittliches Veto gegen eine überstürzte Expansion eingelegt hat.

⁷⁵ Votum Eschers an der Konferenz vom 11. 1. 1861 (Nachlass Escher, Dossier 53, 29).

⁷⁶ E. Richard, Kaufmännische Gesellschaft Zürich und Zürcher Handelskammer 1873—1923, Zürich 1923, 2. Band, S. 1166.

Anhang

Ein Brief Rüttimanns über seine Sondierungen in Deutschland, Januar 1853

Wie weiter oben im Zusammenhang gezeigt worden ist, reiste Rüttimann im Auftrag der Zürich-Bodenseebahn Anfang Januar 1853 nach Deutschland, um der Unternehmung ausländisches Kapital zuzuführen. Über den Verlauf seiner Mission gibt ein Brief Auskunft, den Rüttimann nach seiner Rückkehr von Bern aus an Escher richtete und den wir nachstehend in extenso zum Abdruck bringen.

Für die ganze Reise, die über Leipzig nach Berlin und Köln führte, standen Rüttimann knapp 10 Tage zur Verfügung, nicht eben viel, wenn man bedenkt, dass er mit den Verhältnissen kaum näher vertraut war. Der Beschluss des Gründungskomitees datiert vom 5. Januar; am 9. Januar erwähnt Hildebrand einen ersten Bericht aus Leipzig, und am 15. Januar, einem Samstag, meldet er den Empfang eines Telegramms aus Köln, das Rüttimanns Rückkehr ankündigte. Der Brief an Escher trägt kein genaues Datum, muss aber am darauffolgenden Montag, das heisst am 17. Januar geschrieben sein. Rüttimann beabsichtigte jedenfalls, Escher während der Session in Bern zu treffen und ihn mündlich über das Resultat seiner Sondierungen zu orientieren; indessen war Escher infolge Erkrankung seines Vaters unerwartet nach Zürich zurückgerufen worden (Gagliardi, Escher, S. 319 Anm.).

In materieller Hinsicht sind Rüttimanns Ausführungen insofern von Interesse, als sie einen unmittelbaren Begriff davon geben, wie skeptisch man die schweizerischen Eisenbahnen in deutschen Bankkreisen beurteilte und wie stark der deutsche Kapitalmarkt damals von Paris abhängig war. Mit dem Aufkommen der Aktienbanken hat sich das in der Folge dann rasch geändert. 1853 war es aber immer noch der Privatbankier, der das Feld beherrschte. Im übrigen wird man sich darüber klar sein müssen, dass das von Rüttimann skizzierte Bild manche Lücke aufweist. Vor allem fehlt Frankfurt, bis 1866 Deutschlands wichtigster Börsenplatz, dem allerdings Berlin auf dem Gebiet der Eisenbahn-papiere schon in den 40er Jahren den Rang abgelaufen hatte (Sartorius von Waltershausen, Deutsche Wirtschaftsgeschichte, Jena 1920, S. 185). Tatsächlich hat sich das Frankfurter Haus B. Metzler Sohn dann an der Placierung der NOB-Aktien beteiligt, während Berlin erst bei der Finanzierung der Gott-

hardbahn mitmachte. Was Leipzig betrifft, so war es zwar das führende Handelszentrum, dürfte aber als Finanzplatz nur eine zweit-rangige Rolle gespielt haben. Frege & Co., die 1851 das Nickel für die eidgenössischen Scheidemünzen geliefert hatten (E. His, Basler Handelsherren, Basel 1929, S. 109), betätigten sich wohl hauptsächlich im Wechselgeschäft. Über Becker ist uns gar nichts bekannt. Dass Bleichröder in Berlin kein Interesse zeigte, ist kaum verwunderlich. Der Gründer des Hauses, Samuel Bleichröder, war ausschliesslich für Rothschild tätig; der Sohn, Gerson Bleichröder (1822—1893), brachte die Firma dank seinen Beziehungen zu Bismarck in die Höhe. Er ist ein später Repräsentant der reinen Hochfinanz, der die Kriege von 1866 und 1870 für Preussen finanziert hat (Neue deutsche Biographie, 2. Bd., Berlin 1955, S. 299). Bezeichnenderweise gilt im Berlin von 1853 nicht Bleichröder, sondern Magnus, von dem wir kaum etwas Näheres wissen, als der führende Mann; Rüttimanns Angaben scheinen auf Mitteilungen von Schönlein zu beruhen. Wohl der interessanteste Kontakt, den Rüttimann herstellte, war derjenige mit Abraham Oppenheim in Köln. Oppenheim hat zwar ebenfalls mit Rothschild zusammengearbeitet, sich dann aber 1852 am Pariser Crédit mobilier und 1853 an der Darmstädter Bank beteiligt, die den dominierenden Einfluss Rothschilds auf dem deutschen Effektenmarkt brechen sollte (A. Krüger, Das Kölner Bankiergewerbe vom Ende des 18. Jahrhunderts bis 1875, Essen 1925, S. 68). In diese Dinge ist Rüttimann bei seinem Besuch offenbar nicht eingeweiht worden! Oder hat Oppenheim ihm vom Crédit mobilier gesprochen, ohne damit auf Verständnis zu stossen?

Die übrigen von Rüttimann erwähnten Gewährsleute sind, wenn man von Hildebrands Schwager Guttenberg absieht, alte Zürcher Bekannte. Hirzel-Lampe in Leipzig ist uns bereits begegnet (Anm. ²¹). Lucas Schönlein (1793—1864), von 1833—1839 Ordinarius für Pathologie in Zürich, gehörte seit 1840 zu den Grössen der Berliner Universität. Bei Keller handelt es sich um den Juristen F. L. Keller (1799—1860), den Führer der Zürcher Liberalen in den 30er Jahren, 1843 in Halle, seit 1847 in Berlin, der auch nach seinem Weggang mit Zürich in gelegentlicher Verbindung blieb.

J. J. Rüttimann an Alfred Escher (17. Januar 1853). Nachlass Escher (Bundesarchiv, Bern): Korrespondenz Rüttimann Nr. 8.

Bern — Montags

Lieber Freund,

Mit der grössten Betrübniß habe ich diesen Morgen vernommen, dass ein Krankheitsanfall, welcher H. Escher getroffen hat, die Veranlassung zu Deiner Rückkehr nach Hause geworden ist. Ich hoffe von ganzem Herzen, dass das Leiden eine günstige Wendung nehmen & dass es Dir verstattet sein wird, erleichtert & beruhigt wieder hieher zu kommen.

Über meine Mission giebt der Brief, den ich gestern Abends flüchtig in Basel an H. Hildebrandt geschrieben habe, den nothwendigen Aufschluss. Hier noch einige Details. Leipzig wurde von allen Seiten als eine Dépendance von Berlin geschildert. H. Hirzel versicherte mir, dass Frege & Becker, an die ich Empfehlungen hatte, gewiss ganz & gar nichts für die Gesellschaft thun werden. Was die Berliner Börse betrifft, so erklärte nahmentlich Schönlein, der die Verhältnisse sehr genau kennt, dieselbe sei höchst ungünstig; es sei da viel Gescherr & wenig Wolle. Die meisten Banquiers machen vorherrschend Geschäfte für andere; z. B. Bleichröder für Rothschild. Die Börse sei vollgepfropft mit Papieren, weshalb neue (nahmentlich solche, die erst noch creirt werden müssen) wenig Anklang finden. Der einzige, der in der Lage wäre, eine grosse Unternehmung zu machen (Magnus), habe ein Misstrauen gegen die Eisenbahnen; sein Vermögen habe er durch die Negotiation von Staatsanlehen begründet, weshalb er sich auch diesem Fache hauptsächlich zuwende.

Sodann gingen alle Berichte übereinstimmend dahin: Man betrachte die Schweizerischen Eisenbahnen mit Misstrauen; man finde viel Unklarheit in dem ganzen Thun & Treiben; es werde zu viel gebaut; man fürchte die Concurrnzlinien; die Nordbahnunternehmung habe eine gewisse Missstimmung zurückgelassen; Magnus habe seiner Zeit genau vorausgesagt, wie es gehen werde u.s.f.; dass sofort 20% eingezahlt werden müssen, schrecke ab; 10% hätten genügt; überhaupt seien die Einzahlungsbedingungen etwas stringent, & es erwecke einiges Misstrauen, dass die Züricher Banquiers nicht kecker vorgehen etc. etc.

Der Stand der Pariser Börse wurde ebenfalls als ein nachtheiliges Moment bezeichnet. Ich habe mir nach Kräften Mühe gegeben, die unklaren & schiefen Vorstellungen zu berichtigen, & soviel ist aus unsern Besprechungen hervorgegangen, dass die Überzeugung bei den H. Hirzel, Keller, Guttenberg u.s.f. feste Wurzel geschlagen hat, dass unsere Unternehmung solid sei & von allen Eisenbahnen in der Schweiz die beste Rente verspreche. Diese Herren werden selbst Aktien zeichnen & H. Hirzel hat gute Hoffnung in Leipzig & Dresden für eine erkleckliche Summe Abnehmer zu finden. Du weisst, dass er Direktor der Leipzig-Dresden Bahn ist, die 9% abwirft.

Bleichröder hatte auf Betreiben des H. Guttenberg (des Schwagers des H. Hildebrandt) an Oppenheim in Cöln geschrieben, & bestand darauf, dass man mit diesem Banquier eintrete. Nach allem, was ich gehört, fand ich es am Ende in Übereinstimmung mit H. Bleichröder, dass es das Beste sei persönlich nach Cöln zu gehen. Dort ging es gerade so, wie mir Schönlein vorher gesagt hatte, man würde mich von Berlin nach Cöln & von Cöln nach Paris weisen!

Hirzel hat in der ganzen Sache mir den Eindruck gemacht, dass er wirklich mit warmem Interesse & vieler Umsicht sich für die Unternehmung bemühe; ich habe das grösste Vertrauen zu ihm. Einen Brief, den ich so eben von ihm erhalte, lege ich bei. Es wäre gut, wenn mit Hinsicht auf die Angelegenheiten der Gesellschaft H. Hildebrandt an ihn schreiben würde. Was mich betrifft, so kann ich ihm natürlich nur über das antworten, was mich privatim betrifft.

In der Hoffnung, Dich bald zu sehen, grüsst Dich aufs Freundlichste
Dein J. Rüttimann

Empfehle mich doch Deiner werthen Familie & versichere sie meiner lebhaften theilnahme an dem Befinden des H. Escher.

Viele Grüsse an unsere Freunde.