Zeitschrift: Zürcher Taschenbuch
Herausgeber: Gesellschaft zürcherischer Geschichtsfreunde
Band: 118 (1998)

Artikel: Alfred Escher und die Gotthardbahn
Autor: Kuoni, Konrad
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-985336

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: 02.07.2025

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

KONRAD KUONI

Alfred Escher und die Gotthardbahn

Am 28. Februar 1880 um 9 Uhr morgens sandte Zollinger, der Sektionsingenieur der Gotthardbahngesellschaft in Göschenen, folgendes Telegramm an seine Direktion: «Der erste Bohrer hat soeben die Scheidewand passiert, wir sind mit Airolo vereinigt. Göschenen im Festjubel.»[1] 26 Stunden später wurde die letzte Felsbarriere, welche Süd noch von Nord trennte, durchschlagen. Der mit 15 Kilometern bis dahin längste Tunnel der Welt, das Herzstück der Gotthardbahn, war durchbrochen. Die beiden Stollen variierten an der Durchschlagsstelle seitlich um 0.33 Meter und vertikal um 0.05 Meter, was einem beispiellosen Triumph der Technik gleichkam.[2] Sofort nach dem Durchschlag hielt der Tunnelinspektor der Gotthardbahngesellschaft, Kauffmann, eine Rede, in der er den im Juli 1879 verstorbenen Tunnelbauer Favre verklärte, aber auch die (fast ausschliesslich) italienischen Arbeiter rühmte. Alfred Escher, während 15 Jahren Kopf aller Gotthardbahnangelegenheiten und bis zu seinem erzwungenen Rücktritt von Juli 1878 Direktionspräsident der Gotthardbahngesellschaft, wurde von Kauffmann mit keinem Wort erwähnt, eine Kränkung sondergleichen.[3] Der Kaiser von Deutschland und der König von Italien – Deutschland und Italien waren finanziell massgeblich am Bau der Gotthardbahn beteiligt – gratulierten dem Bundesrat mit Depeschen, wie Dutzende andere auch. Allenthalben

---

1 Gotthardbahn-Archiv (im folgenden GB-Archiv). Mappe 296, Umschlag 5.

2 Wanner, Martin. Geschichte des Baues der Gotthardbahn: Nach den Quellen dargestellt. Luzern 1885. S. 231.

3 Neue Zürcher Zeitung. Nr. 64, 4. März 1880.

war die Rede von einem welthistorischen Ereignis. Am Abend stiegen an mehreren Orten Feuerwerke in den Himmel, die Presse sprach von einem glänzenden Sieg der Technik, überschlug sich gegenseitig mit Superlativen und gedachte Favres. Allein an Alfred Escher schien sich kaum jemand erinnern zu wollen.

Gut zwei Jahre später, im Mai 1882, fanden die mehrtägigen und sehr pompösen Feierlichkeiten zur Eröffnung der Gotthardbahn statt. Bundespräsident Simon Bavier hatte auch Alfred Escher, den verstossenen Vater der Gotthardbahn, zu den Festlichkeiten eingeladen,[4] doch dieser konnte aus gesundheitlichen Gründen nicht teilnehmen. Auch Bundesrat Emil Welti, der Mann, der Escher 1878 zum Rücktritt aufgefordert hatte, erinnerte sich des ehemaligen Weggefährten. Am ersten Tag des Festanlasses, am 22. Mai, schrieb er ihm: «Der heutige Tag ist vor allem Ihr Fest- und Ehrentag, der Ihnen die Anerkennung und die Glückwünsche von Tausenden entgegenbringt und an dem es mir unmöglich ist, Ihnen ferne zu bleiben. Mit der freudigen Mithülfe, die mir an dem grossen Werk beschieden war, ist das Beste meiner Lebensarbeit gethan.»[5] Escher aber war am Ende seiner Kräfte. Wenige Monate später, am 6. Dezember 1882, starb er.

Herkunft

Alfred Escher entstammte einem eminent politischen Haus. Von den 15 Vorfahren, die ihn mit Heinrich Escher von Kaiserstuhl verbanden (Aufnahme ins Zürcher Bürgerrecht 1385), hatten acht im städtischen Rat gewirkt, einer war Bürgermeister gewesen. Alfred Eschers Grossvater väterlicherseits, Hans Kaspar Escher, hatte allerdings keine glückliche Hand; im Jahr 1788 verlor er sein Vermögen durch Fehlspekulationen, was den bis anhin grössten Konkursfall in der Geschichte der Stadt Zürich bedeutete. So sah er sich gezwungen, Zürich zu verlassen und nach Russland zu ziehen, wo er Kavallerie-

---

[4] Bundesarchiv. Bestand J 1. 67, Bd. 9, Dossier 74. Schreiben von Bavier an Escher vom 2. Mai 1882.

[5] Bundesarchiv. Bestand J 1. 67, Bd. I, Dossier 16. Schreiben von Welti an Escher vom 22. Mai 1882.

Abbildung 1
Alfred Escher (1819 – 1882)
Graphische Sammlung der Zentralbibliothek Zürich

major der russischen Armee wurde. Als solcher nahm er an den napoleonischen Feldzügen teil. In der Schlacht bei Friedland (1807) fielen zwei seiner sieben Söhne. Im Kanton Zürich erhielt Hans Kaspar Escher Aufenthaltsverbot, weil er ein fragwürdiges Emigrations-Unternehmen nach der Krim leitete. In Russland machte er ständig neue Schulden.

Heinrich Escher (1776 – 1853), der älteste Sohn von Hans Kaspar Escher und der spätere Vater von Alfred Escher, sollte es besser haben als seine Brüder. Er musste nicht mit nach Russland. Es war immerhin noch genug Geld vorhanden, um ihn in Genf, Paris und London zum Kaufmann ausbilden zu lassen. Erst 18jährig, reiste er im Auftrag einer holländischen Gesellschaft, die in Neu-Georgien eine deutsche Kolonie gründen wollte, nach den Vereinigten Staaten. Mit 24 Jahren, im Jahre 1800 also, war Heinrich Escher bereits Teilhaber des Bankhauses Hottinger und für dessen amerikanische Angelegenheiten verantwortlich. In den USA lernte er so bedeutende Leute wie die Präsidenten Washington und Jefferson kennen.

1806 kehrte Heinrich Escher nach Europa zurück, wo er zunächst drei Jahre lang bei Hottinger in Paris lebte. 1812 verlobte sich der 36jährige mit der 17jährigen Henriette Lydia Zollikofer, einer reichen Kaufmannstochter aus dem Schloss Hard bei Ermatingen. Im Mai 1815 wurde geheiratet. Ein Jahr später kam die Tochter Clementine zur Welt, am 20. Februar 1819 folgte Alfred Escher.[6]

Auf dem Weg zur Karriere

Heinrich Escher, Alfred Eschers Vater, wurde immer reicher, das Geld vermehrt sich zuweilen von selbst. Er hatte im Ausland Ländereien, betrieb Geschäfte mit Baumwolle, Tabak, Hölzern und Kolonialwaren. Weniger glücklich agierten zwei seiner Brüder, die in Russland unsauberer Geschäfte wegen inhaftiert wurden.[7] 1830 liess Heinrich Escher in der einen Steinwurf von Zürich entfernten

---

[6] Gagliardi, Ernst. Alfred Escher: Vier Jahrzehnte neuerer Schweizergeschichte. Frauenfeld 1919. S. 4 – 8. / Schmid, Walter P. Der junge Alfred Escher: Sein Herkommen und seine Welt. Zürich 1988. S. 17 – 41.

[7] Schmid: S. 33 – 34.

Gemeinde Enge[8] das Belvoir erstellen, einen Prachtsbau mit Seeanstoss. 1831 wurde das monumentale Haus bezogen. Dass Heinrich Escher, statt die Schulden seines Vaters zu begleichen und dessen Gläubiger auszuzahlen, sich einen eigentlichen Palast bauen liess, führte zu bösem Blut und wurde später auch Alfred Escher vorgeworfen.[9] Vater Escher legte in seiner Freizeit im Belvoir eine international bedeutende Insektensammlung an.

Alfred Escher hatte keine herzliche Mutter. Der bedeutende Schweizer Historiker und Biograph Eschers, Ernst Gagliardi, schrieb über sie: «Die Mutter behielt einen unnahbaren Zug und wahrte vor allem die äussere Stellung ... Von der Tradition ganz durchdrungen, verlieh sie dem Belvoir für damalige Zürcher Begriffe den Charakter eines Hofes.»[10]

1834 ging Alfred Escher, bis da von Privatlehrern unterrichtet, an das eben erst gegründete obere Gymnasium. 1837 beendete er die Schulzeit. Sogleich begann er mit dem Studium der Rechtswissenschaften an der neuen Zürcher Universität und auch mit seiner Laufbahn als Verbindungsbruder bei der Zofingia, deren Präsidium er zwei Jahre später übernahm. 1842 schloss Escher sein Studium mit dem Prädikat «summa cum laude» ab, worauf er eine Dissertation über römisches Recht verfasste. Von 1844 bis 1847 war Escher sodann Privatdozent an der Uni Zürich.

Sehr bald kam nun die Politik ins Spiel. Sie durchkreuzte in gewissem Sinne Eschers akademische Karriere. Im Juli 1844 kandidierte er als Liberaler im Wahlkreis Elgg für den Grossen Rat. Er wurde am 21. des Monats gewählt. Ende 1847 wurde Escher Grossratspräsident, als jüngstes Mitglied notabene. Unaufhaltsam ging Eschers politischer Aufstieg weiter. Am 11. Mai 1848 wählte der Grosse Rat des Kantons Zürich Escher zum Regierungsrat, und am 15. Oktober 1848 wurde er vom Volk in den Nationalrat gewählt, dem er bis zu seinem Tode angehörte. Am 16. April 1849 wurde er ein erstes Mal zum Nationalratspräsidenten erkoren.[11]

---

[8] Seit 1893 ist die Enge ein Quartier der Stadt.
[9] Schmid: S. 51 – 52.
[10] Gagliardi: S. 13 – 14.
[11] Ebd.: S. 8 – 132.

Escher als parlamentarischer Motor in der Eisenbahnfrage

Sofort standen Eisenbahnfragen im Zentrum von Eschers Interesse. In der Schweiz wurde mit dem Eisenbahnbau verhältnismässig spät begonnen. Partikulärinteressen, Kantönligeist, ja die innere Zerrissenheit, die Ende 1847 sogar zum Bürgerkrieg führte, hatten einen Bahnbau verunmöglicht, die einzige (und späte) Ausnahme, die im August 1847 eröffnete Spanisch-Brötli-Bahn, stand vollkommen isoliert in der Landschaft. Der Sieg der liberalen fortschrittlichen Kantone über die katholisch-konservative Seite führte zum modernen Bundesstaat Schweiz. Dessen Verfassung von 1848 war, wenn auch mit Einschränkungen (Ständerat), ein Diktat der Sieger. Die neue Staatsform ebnete dem Industriestaat Schweiz und damit auch dem Eisenbahnbau den Weg.

Während in der Schweiz die Voraussetzungen für ein Eisenbahnsystem erst 1848 geschaffen wurden, sah es im Ausland anders aus: In Europa dampfte das Stahlross schon in vielen Ländern, wo sich die Schweizer im Sonderbundskrieg noch die Köpfe schlugen. 1825 fuhr in England die erste Eisenbahn der Welt. Sie verband die Hafenstadt Stockton mit dem Kohlezentrum Darlington, zunächst als reine Güterbahn.[12] Drei Jahre später eröffneten Frankreich und Österreich ihre ersten Strecken, 1833 folgte Russland, 1835 Deutschland und Belgien, 1839 Italien, 1845 Holland.[13]

Die Schweiz war 1848 von Staaten umgeben, welche die neue Technik eingeführt hatten und ausbauten. So war die möglichst rasche Erstellung eines Eisenbahnnetzes das Gebot der Stunde, die erste grosse Aufgabe, die im neuen Bundesstaat angepackt werden musste. Nur eine Schweiz mit Eisenbahnen konnte international konkurrenzfähig sein. Es waren denn auch vor allem Handels- und Industriekreise, die einen raschen Bahnbau forderten und förderten.[14]

---

[12] Schütz, Eduard. Unsere Eisenbahnen im Dienste des Landes: Kurzgefasste Darstellung aus Geschichte, Bau und Betrieb unserer Schweizer Bahnen, mit besonderer Berücksichtigung der praktischen Beziehungen zwischen Bahnbenützern und Transportanstalten. Zweite Auflage (erste Auflage: 1944). Aarau 1950. S. 11.

[13] Lüönd, Karl / Iten, Karl. Unser Gotthard. Zürich 1980. S. 78.

[14] Ebd.: S. 78.

Alfred Escher, erst 30 Jahre alt, wurde zum parlamentarischen Motor der Eisenbahnfrage. Am 12. November 1849 führte er im Nationalrat als dessen Präsident aus: «Von allen Seiten nähern sich die Schienenwege immer mehr der Schweiz. Bereits wird die Frage, wie sie mit einander in Verbindung gebracht werden sollen, eifrig verhandelt. Es tauchen Pläne auf, gemäss denen die Bahnen um die Schweiz herumgeführt werden sollen. Der Schweiz droht somit die Gefahr, gänzlich umgangen zu werden und in Folge dessen in der Zukunft das traurige Bild einer europäischen Einsiedelei darbieten zu müssen ... Ich hege die feste Überzeugung ..., dass Sie die ganze Bedeutung des gegenwärtigen Augenblickes mit Beziehung auf diese Frage, welche ohne Übertreibung eine Lebensfrage der Schweiz genannt werden darf, wohl erwägen werden.»[15]

Das Parlament enttäuschte Escher nicht: Am 18. Dezember 1849 beauftragte die Bundesversammlung den Bundesrat, a) einen Plan für ein schweizerisches Eisenbahnnetz zu erstellen, b) einen Entwurf für ein Expropriationsgesetz vorzubereiten und c) sich über die Frage zu äussern, ob die Schweiz sich für eine Staatsbahn oder für ein Privatbahnsystem entscheiden solle.[16]

Staats- contra Privatbahn

Der Bundesrat reagierte auf diese Forderungen und setzte eine Expertenkommission ein, der Henry Swinburne, ein englischer Ingenieur, und Robert Stephenson, der Sohn des Lokomotivenerfinders, angehörten. Ihr Vorschlag (Gutachten von Oktober 1850)[17] bestand in einem System von Drahtseil- und Adhäsionsbahnen.[18] Die Eisenbahnen sollten sich, so die Engländer, vorwiegend an die grossen Flüsse halten, an Seestrecken bräuchten keine Züge zu fahren, da

---

[15] Rede des Herrn Amtsbürgermeisters Dr. Escher, Präsidenten des Nationalrathes, gehalten beim Wiederzusammentritte desselben, den 12. November 1849. Ohne Orts- und Jahresangabe. S. 13.

[16] Wanner, Martin. Geschichte der Begründung des Gotthardunternehmens: Nach den Quellen dargestellt. Bern 1880. S. 37.

[17] Stephenson, Robert / Swinburne, Henry. Bericht der vom Bundesrathe einberufenen Experten über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz. Bern 1850. S. 64.

[18] Lüönd / Iten: S. 80 – 81.

«das Dampfboot den Bewohnern der anliegenden Ufer weit mehr Vortheile bietet» und weil «die Schnelligkeit der Dampfschiffe erster Klasse nur sehr wenig von der eines Eisenbahnzuges, der an gleich vielen Stationen hält, verschieden ist.»[19] Als Alpenübergang sahen die beiden Fachmänner am ehesten einen hochgelegenen Lukmanierdurchstich vor. Im weiteren sprachen sich Swinburne und Stephenson für einen Staatsbau aus.[20]

Nachdem die Bundesversammlung bereits im Mai 1850 ein Expropriationsgesetz genehmigt hatte, das den Bau von Eisenbahnen erleichtern sollte,[21] ging es um die wichtige Frage, ob der Eisenbahnbau Staats- oder Privatsache sein sollte. Der Bundesrat und die nationalrätliche Kommissionsmehrheit traten für einen Staatsbau ein.[22] Letztere argumentierte in ihrem Bericht vom Mai 1852 so: «Wird ein Eisenbahnunternehmen als Selbstzweck aufgefasst, d.h. als eine Spekulation..., bleibt dasselbe unter allen Umständen am zweckmässigsten der Privatindustrie überlassen, denn diese weiss in der Regel am besten zu kalkuliren und zu spekuliren... Allein wenn von einem schweizerischen Eisenbahnsystem gesprochen werden will, dann muss dieser Standpunkt jener höhern Auffassung weichen, ... der gemäss wir die Eisenbahnen als eines der wirksamsten und mächtigsten Mittel zur Lösung der socialen Aufgabe bezeichnet haben... Die Schweiz darf die Zukunft ihres Eisenbahnwesens nicht der Spekulation preisgeben.»[23]

Die Frage «Privat- oder Staatsbahn?» wurde trotz des engagierten Standpunktes der Kommissionsmehrheit zugunsten der Privatbahnbefürworter der Kommissionsminderheit um Alfred Escher entschieden, die vor allem finanzpolitisch argumentiert hatten. So behaupteten sie lapidar: «Die Gesellschaften verwalten... ökonomischer und besser als der Staat.»[24] Am 26. Juli 1852 wurde das «Bun-

---

[19] Stephenson / Swinburne: S. 45.
[20] Ebd.: S. 8–55.
[21] Eidgenössisches Amt für Verkehr (Hg.). Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen: 1847–1947: Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes in fünf Bänden. Bd. 1: Allgemeines – Geschichte – Finanzen – Statistik – Personal. Frauenfeld 1947. S. 51.
[22] Wey, Max Sigmund. Die Entwicklung und Verstaatlichung der Gotthardbahn. Diss. iur. Uni Bern. Luzern 1914. S. 2.
[23] Bundesarchiv. Bestand E 1301-/I, Bd. 7. Nationalrat. Gedruckter Teil. S. 35.
[24] Ebd.: S. 32.

desgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen», das zum Privatbahnsystem führte, vom National-, zwei Tage später vom Ständerat angenommen. Der Entscheid fiel denkbar knapp: Der Ständerat nahm mit 19:16,[25] der Nationalrat mit 35:34 an.[26]

Im Gesetz heisst es in Artikel 1 und 2: «Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen... bleibt den Kantonen beziehungsweise der Privattätigkeit überlassen. Die Konzessionen für Eisenbahnunternehmungen... gehen zunächst von den Kantonen aus. Sie unterliegen jedoch der Genehmigung des Bundes.»[27] In den weiteren Artikeln wurde festgelegt, dass der Bund eine Konzession nur verweigern durfte, wenn eine Bahn seiner Meinung nach militärische Interessen gefährdete. Er wahrte sich allerdings das Rückkaufsrecht. Auch stand ihm zu, eine Zwangskonzession zu erteilen, wenn er darlegte, dass eine Bahn, die einen Kanton vergeblich um eine Konzession nachgesucht hatte, von allgemeinem Interesse sei.[28]

Escher wird Direktionspräsident der Nordostbahn ...

Alfred Escher stieg, kaum war das Eisenbahngesetz unter Dach und Fach, aktiv ins Bahnwesen ein. Unter seiner Führung fusionierten die Nordbahn und die Zürich-Bodensee-Eisenbahngesellschaft im September 1853 zur Nordostbahn, deren Sitz in Zürich lag. Escher, Nationalrat, Grossrat und Regierungspräsident des Kantons Zürich,[29] wurde Direktionspräsident der neuen Bahn, die sich mit den zwei anderen grossen Eisenbahngesellschaften der Deutschschweiz, der 1853 gegründeten Schweizerischen Centralbahn mit Sitz in Basel und den 1856 (aus der Fusion der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft, der Glattalbahn und der Südostbahn) entstandenen Vereinigten Schweizerbahnen mit Sitz in St. Gallen um Marktanteile stritt. Diese drei Gesellschaften beziehungsweise deren Vorläuferinnen – nicht nur getrieben von der heftig einsetzenden Industrialisie-

[25] Bundesarchiv. Bestand E 1401-/I, Bd. 6. Ständerat, 1852-53. S. 109.
[26] Bundesarchiv. Bestand E 1301-/I, Bd 7. Nationalrat. S. 136.
[27] Amtliche Sammlung der Bundesgeseze [!] und Verordnungen der schweizerischen Eidgenossenschaft. Bd. 3. Bern 1853. S. 170.
[28] Amtliche Sammlung. Bd. 3. S. 170–176.
[29] Gagliardi: S. 227/234.

rung, sondern auch Motoren derselben – stampften in kürzester Zeit ein beträchtliches Eisenbahnnetz aus dem Boden. So entstand bis 1856 ein ansehnliches Streckennetz, was folgende Tabelle[30] illustriert:

Strecke (ab 4 km)	*Bahnunternehmung*	*Eröffnung*	*Länge*
Zürich – Baden	Nordbahn	1847	23.3 km
Basel – Liestal	Centralbahn	1854	13.3 km
Romanshorn – Winterthur	Nordostbahn	1855	57.5 km
Liestal – Sissach	Centralbahn	1855	6.9 km
Winterthur – Wil	St. Gallisch-Appenzellische Bahn	1855	26.9 km
Wil – Flawil	St. Gallisch-Appenzellische Bahn	1855	15.1 km
Winterthur – Oerlikon	Nordostbahn	1855	20.4 km
Flawil – Winkeln	St. Gallisch-Appenzellische Bahn	1856	9.0 km
Winkeln – St. Gallen	St. Gallisch-Appenzellische Bahn	1856	6.1 km
Aarau – Emmenbrücke	Centralbahn	1856	63.7 km
Oerlikon – Zürich	Nordostbahn	1856	4.6 km
Wallisellen – Uster	Glattalbahn	1856	12.1 km
Baden – Brugg	Nordostbahn	1856	9.0 km
St. Gallen – Rorschach	St. Gallisch-Appenzellische Bahn	1856	16.5 km

... und Verwaltungsratspräsident der SKA

1855 wurde Escher von schweren gesundheitlichen Problemen heimgesucht. Die Gicht und ein heftiges Ohrenleiden zwangen ihn zum Kürzertreten, und so nahm denn Ende Jahr der Erziehungsrat des Kantons Zürich, der kantonale Kirchenrat – denn auch diese beiden Ämter hatte er inne – und der Regierungsrat Alfred Escher den Hut. Das Grossrats- und das Nationalratsmandat behielt er bis zu seinem Tod.[31] Seine wirtschaftliche Tätigkeit aber schränkte Escher nicht ein, im Gegenteil. Als Direktionspräsident der Nordostbahn wusste er sehr genau, dass der Kapitalbedarf der Eisenbahngesell-

[30] Mathys, Ernst. Hundert Jahre Schweizerbahnen: Historisch und technisch dargestellt: 1841 – 1941. Zweite ergänzte Auflage (erste Auflage: 1941). Bern 1943. S. 5 – 6. Zusammenstellung: Konrad Kuoni.

[31] Gagliardi: S. 274 – 280.

schaften enorm war. Die bestehenden schweizerischen Banken konnten ihn nicht decken. Abhängigkeit von ausländischen Finanzinstituten war aber heikel. So gründete Escher 1856 zusammen mit einigen Verwaltungsratsmitgliedern der Nordostbahn sowie Männern aus Handel und Industrie die Schweizerische Kreditanstalt (SKA, heute Credit Suisse). Am 5. Juli 1856 genehmigte die Zürcher Regierung das Konzessionsgesuch. Die Bank öffnete ihre Tore elf Tage später. Der öffentlichen Aktienzeichnung vom 17. – 19. Juli war ein phänomenaler Erfolg beschieden. Die Anleihe von 15 Mio. Franken wurde um 200 Mio. überzeichnet.[32] Escher wurde Verwaltungsratspräsident der Bank. Den Posten hatte er bis zu seinem Tode, abgesehen von den Jahren 1878/79, inne. Eschers Nachfolger Rainer E. Gut äusserte sich im Februar 1994 in der Neuen Zürcher Zeitung (NZZ) über die Frage, ob die Vermischung von politischer mit ökonomischer Macht, für welche Escher geradezu prototypisch steht, nicht gefährlich war respektive ist, folgendermassen: «Alfred Escher hatte nebst seinem Einsatz als Unternehmer einen ausgeprägten Willen zur Leistung für die Öffentlichkeit. Er war beinahe vier Jahrzehnte lang Grossrat im Kanton Zürich sowie vierunddreissig Jahre lang Nationalrat in Bern, und während acht Jahren übte er gleichzeitig noch das Amt eines zürcherischen Regierungsrates aus. Obwohl der geschäftliche Gewinn stets neben, nicht vor dem öffentlichen Nutzen und der persönlichen Stellung stand, sah sich Alfred Escher dem Vorwurf der Verfilzung ausgesetzt. Mit der nötigen zeitlichen Distanz betrachtet, hat diese Konstellation jedoch eine interessante gegenseitige Befruchtung von Wirtschaft und Politik ermöglicht.»[33]

Familiengründung

Die rastlose politische und wirtschaftliche Tätigkeit hielt Escher nicht davon ab, eine Familie zu gründen, welche aber unter keinem

---

[32] Gruner, Erich. Wirtschaftspolitik und Arbeitsmarkt in der Schweiz im 19. Jahrhundert. In: Wirtschaftspolitik und Arbeitsmarkt: Bericht über die 4. Arbeitstagung der Gesellschaft für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte in Wien am 14. und 15. April 1971. S. 131. Hg.: Kellenbenz, Hermann. München 1974.

[33] Gut, Rainer E. Verfilzung oder Befruchtung? Das Zusammenspiel von Politik und Wirtschaft. In: Neue Zürcher Zeitung. Nr. 40, 17. Februar 1994.

guten Stern stand. Im April 1857, 3 1/2 Jahre nach dem Tod seines Vaters, heiratete Escher die 20 Jahre junge Augusta von Übel, deren Vater, ein in Herrliberg eingebürgerter Deutscher,[34] als Oberstleutnant in Algier gefallen war. Lydia, das erste Kind der Ehe, wurde im Juli 1858 geboren. 1891 brachte sie sich nach einer gescheiterten Ehe mit dem Sohn von Bundesrat Welti und einer Affäre mit dem berühmten Kunstmaler Karl Stauffer (welcher ebenfalls Suizid beging) um. Im Gefolge dieser Affäre war sie in verschiedene Irrenhäuser eingeliefert worden.[35] Hedwig, die jüngere Tochter, kam 1861 zur Welt, starb aber schon ein Jahr später. Eschers Gattin verschied 1864, nach nur sieben Jahren Ehe.[36]

1866-1869: Ungemach im Heimatkanton

Zwei Jahre später, im April 1866, wurde der Grundstein für das Unheil, das Escher im eigenen Kanton widerfahren sollte, gelegt. Ein gewisser Dr. Friedrich Locher veröffentlichte, zunächst anonym, die beiden ersten Teile eines Pamphlets mit dem Titel «Die Freiherren von Regensberg». Darin griff er die Rechtspflege im Bezirk Regensberg scharf an, um damit in nuce gegen das gesamte politische und ökonomische System im Kanton Zürich zu Felde zu ziehen und womit er vor allem gegen dessen Kopf, Alfred Escher, zielte.[37] Locher trat damit eine Lawine los, die Alfred Escher mitreissen sollte. Der Landbote, das Organ der sogenannten Winterthurer Demokraten, die weit links von Escher standen, haute sehr bald in die Kerbe Lochers. Die Zeitung unterzog die herrschenden Zustände und im besonderen Eschers Machtfülle einer beissenden Kritik. Escher selbst wurde geradezu als Personifizierung allen Übels gehandelt. So hiess es beispielsweise: «Es ist, als ob der Fluch der Unfreiheit an Allem haftete, was von den Händen dieses Mannes berührt wird.»[38]

---

[34] Schmid: S. 47.
[35] Von Arx, Bernhard. Der Fall Karl Stauffer: Chronik eines Skandals. Bern 1969.
[36] Gagliardi: S. 319 – 320.
[37] Locher, Friedrich (zunächst anonym erschienen). Die Freiherren von Regensberg: Pamphlet eines schweizerischen Juristen. Bern 1866.
[38] Der Landbote und Tagblatt der Stadt Winterthur. Nr. 102, 1. Mai 1866.

1867 erschien Lochers dritter Band, in dem er mit seinem Intimfeind, Obergerichtspräsident Ullmer, gnadenlos abrechnete und ihm anstössige Privatverhältnisse nicht nur vorwarf, sondern auch nachwies. Einleitend bemerkte Locher: «Fünfundzwanzig Jahre lang vermochte der Obergerichtspräsident von Zürich sich in hoher und höchster Magistraturstellung zu behaupten. Man wusste, dass er im Pfuhle der Laster sich wälze, dass sein Wandel ein anstössiger sei, dass er durch List und Gewalt seine Zwecke verfolge.»[39] Locher warf Ullmer x-fachen Ehebruch vor, wies ihm uneheliche Kinder nach, und er hatte Ullmers Geschwister dazu gebracht, sich über diesen höchst nachteilig zu äussern. «Dem vogelfrei Gewordenen, der sich ... kaum mehr sehen lassen durfte,»[40] blieb nur noch der Rücktritt. Ullmer aber war nicht irgend jemand, sondern eine der wichtigsten Stützen des Systems. Sein Fall ins Bodenlose musste auch für Escher Konsequenzen haben.

Von den Locher-Pamphleten – sie erreichten mit ihrer Auflage die Hälfte der Stimmberechtigten des Kantons![41] – und dem Landboten aufgestachelt, wurde das Volk politisiert. Am 15. Dezember 1867 fanden in Uster, Winterthur, Bülach und Zürich Demonstrationen der Opposition statt, die trotz sehr ungastlichen Wetters von über 20'000 Personen besucht wurden. Die Manifestanten forderten die Einführung der direkten Demokratie und damit eine neue Verfassung, worüber denn auch im Januar 1868 abgestimmt wurde. 50'786 sprachen sich für, bloss 7'374 gegen die Totalrevision der Verfassung aus.[42] Infolge dieser Abstimmung wurde ein Verfassungsrat eingesetzt, der eine neue Verfassung auszuarbeiten hatte. Am 18. April 1869 musste das Zürcher Volk über dessen Vorschläge zur Totalrevision abstimmen.[43] Die NZZ (sie übernahm fast immer die Positionen Eschers) bekämpfte die Vorlage erbittert. So schrieb sie kurz vor der Abstimmung, eindeutig auf Escher Bezug nehmend: «Die Verfassungsrevi-

---

[39] Locher, Friedrich. Die Freiherren von Regensberg: Pamphlet eines schweizerischen Juristen: III. Theil: Die Freiherren vor Schwurgericht: Die Grossen der Krone Zürich. Bern 1867. S. 102.

[40] Gagliardi: S. 546.

[41] Gross, Andreas. Wer ist denn hier der Souverän? Zum 125. Geburtstag der Zürcher Kantonsverfassung. In: Die Weltwoche. Nr. 17, 28. April 1994.

[42] Ebd.

[43] Ebd.

sion war getragen von einem Geiste des Hasses und des Neides gegen alles Höherstehende, gegen alles Hervorragende; auch der aus ihr hervorgegangene Entwurf athmet noch vielfach diesen Geist. Dieser Geist aber ist der Ruin, der sichere Untergang, die Vernichtung unseres bis anhin glücklichen Gemeinwesens.»[44] Einen Tag vor der Abstimmung forderte sie ihre Leser auf: «Stimmet Nein! so rufen wir Allen zu, die den Fortschritt, aber nicht den Umsturz wollen ..., die ein verbessertes Staatsgebäude wollen, nicht aber ein krankes Gebilde überdreister Weltverbesserer.»[45]

Allein, die mahnenden Worte nützten nichts: Mit 35'458 zu 22'366 wurde die Vorlage angenommen.[46] Damit war das System Escher am Ende. An die Stelle des Repräsentativsystems, das vorher geherrscht hatte, trat die direkte Demokratie mit Initiative, Referendum und der Volkswahl von Regierungs- und Ständeräten. Eschers SKA bekam staatliche Konkurrenz: Auch die Errichtung einer Zürcher Kantonalbank war am 18. April 1869 beschlossen worden.[47] Die Zeiten, in denen Escher den Kanton Zürich sozusagen im Alleingang regiert hatte, waren damit für immer vorbei.

Die Alpenbahnfrage

Schon früh war klar, dass ein schweizerisches Eisenbahnsystem ohne Alpenübergang einem Haus ohne Dach gleichkam. Das Ausland plante und baute bereits Bahnen über die Alpen, wo die Schweiz eisenbahnpolitisch noch in den Kinderschuhen steckte: Zwischen 1848 und 1854 entstand die Semmeringbahn, die Wien mit Triest verbindet, 1867 wurde die Brennerlinie eröffnet, 1871 die Bahn durch den Mont Cenis,[48] mit deren Bau man 1857 begonnen hatte.[49] Bald tobte in der Schweiz ein erbitterter Streit um die Frage, welcher Alpenübergang gewählt werden sollte. Es war ein Kampf aller gegen alle. Die Westschweizer wollten den Simplon oder den Grossen

[44] Neue Zürcher Zeitung. Nr. 105, 16. April 1869.
[45] Neue Zürcher Zeitung. Nr. 106, 17. April 1869.
[46] Gagliardi: S. 568.
[47] Ebd.: S. 567–568.
[48] Eggermann, Anton u.a. Die Bahn durch den Gotthard. Zürich 1981. S. 49/90.
[49] Wanner. Geschichte der Begründung. S. 56.

St. Bernhard, die Berner bevorzugten den Grimsel, die Innerschweizer, sekundiert von den Baslern und Aargauern, den Gotthard, die Ostschweizer riefen nach einem Bündner Pass, auf den man sich wiederum nicht einigen konnte. Vom Lukmanier und vom Splügen war die Rede, aber auch etwa vom San Bernardino.[50] Ein wüstes Hickhack begann; verschiedene Männer fochten für «ihren» Alpenübergang, der selbstverständlich der einzig richtige war. Dass dabei wenig auf das Gesamtwohl und viel auf Partikulärinteressen geschaut wurde, liegt auf der Hand. Der Bund, der wohl am ehesten gesamtschweizerische Interessen hätte vertreten können, musste schweigen, die Bahnen waren ja Privatsache.

Bald einmal war klar, dass die Entscheidung zwischen dem Gotthard und einem Bündner Pass fallen würde. Die Westschweizer und die Berner Passvorstellungen hatten weniger Gewicht. Der Vorteil des Gotthards bestand vor allem darin, dass er a) ziemlich genau in der Mitte zwischen Brenner und Mont Cenis liegt und b) eine direkte Nord-Süd-Linienführung ermöglicht.

Lukmanier mit Startvorsprung

Der Churer Oberst und Kantonsingenieur Richard La Nicca (1794 – 1883) war einer der ersten, der eine Alpenbahn im Auge hatte, und zwar wollte er - wen wundert's? – einen Bündner Pass, den Lukmanier. Zu diesem Zweck bildete sich im September 1845 eine Gesellschaft, die bei der Regierung des Kantons Graubünden ein Konzessionsgesuch für den Bau einer Alpenbahn stellte, wobei zunächst kein Pass namentlich erwähnt wurde.[51] Ende Oktober 1845 wurde ein Staatsvertrag zwischen den Kantonen St. Gallen, Graubünden und Tessin geschlossen, welcher den Bau einer Lukmanierbahn zum Ziel hatte. Im Januar 1847 folgte ein solcher zwischen dem Königreich Sardinien und den drei erwähnten Kantonen.[52] Die Sonderbundswirren brachten das Projekt aber vorerst zum Stillstand.[53]

---

[50] Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen. Bd. 1. S. 87 – 89. / Eggermann: S. 88.
[51] Wanner. Geschichte der Begründung. S. 34. / Lüönd / Iten: S. 106. / Eggermann: S. 61.
[52] Wanner. Geschichte der Begründung. S. 35 - 36.
[53] Lüönd / Iten: S. 106.

Ende 1851 gelangten die Kantone Graubünden und St. Gallen an den Bundesrat mit der Bitte, er möge mit den Regierungen der süddeutschen Staaten Bayern, Württemberg und Baden in Verhandlungen treten, um das Lukmanierprojekt zu fördern. Der Bundesrat reagierte nicht. 1853 ersuchte eine englische Gesellschaft, deren Interessen der erwähnte La Nicca vertrat, um eine Konzession des Kantons Tessin für eine Lukmanierbahn. Diese Konzession wurde im Oktober 1853 vom Kanton Tessin und von der Bundesversammlung genehmigt. Sie erlosch aber (wie das später andere Lukmanier-Konzessionen auch taten) ungenützt.[54]

Die Gotthardbefürworter wurden erst 1853 aktiv. Am 19. August 1853 fand in Luzern, von der Luzerner Kantonsregierung einberufen, die erste Gotthardkonferenz statt. Neben dem Gastgeber waren Vertreter der Kantone der beiden Basel, Bern, Uri, Schwyz, Ob- und Nidwalden sowie Solothurn anwesend. Infolge dieser Konferenz bildete sich ein Ausschuss unter Führung der Luzerner Regierung, der den Bundesrat ersuchte, die Idee des Gotthardunternehmens zu unterstützen. Letzterer verwies auf das Eisenbahngesetz von 1852, das ihn zur Untätigkeit verpflichtete oder, je nach Standpunkt, verdammte. Der Ausschuss setzte der bundesrätlichen Passivität eigene Aktivität entgegen und erteilte Aufträge für die Aufnahme von Detailplänen. Der Tessiner Kantonsingenieur Pasquale Lucchini (1798–1892) hatte die Südseite, der Urner Ingenieur Karl Emanuel Müller (1804–1869) die Nordseite des Gotthards zu untersuchen.[55] Im September 1860 bildete sich aus den Kantonen, die 1853 an der ersten Gotthardkonferenz mitgewirkt hatten, das Gotthardkomitee, welches im Januar 1861 durch den Beitritt der Kantone Zug, Freiburg und Aargau, des Stadtrates von Luzern sowie der Schweizerischen Centralbahn und der Französischen Ostbahn erweitert wurde. Noch im selben Jahr beauftragte das Gotthardkomitee den Zürcher Ingenieur Kaspar Wetli (1822 – 1889) damit, den Abschnitt Brunnen – Biasca und Ceneri – Lugano zu vermessen. Wetli legte seine Arbeit im Juli 1862 vor. Für die Bergstrecken regte er die Errichtung von Spitzkehren an.[56]

---

[54] Wanner. Geschichte der Begründung. S. 36 – 41.
[55] Eggermann: S. 49.
[56] Wanner. Geschichte der Begründung. S. 50 – 55.

Eschers Gotthardschwenker

Die Nordostbahn und damit deren Direktionspräsident Alfred Escher nahm in der ganzen Alpenbahnfrage eine zentrale Stellung ein. Escher war weder ein grosser Freund der Bündner Alpenbahnpläne, noch liess er sich für den Gotthard so richtig erwärmen. Er war ein ziemlich opportunistischer Taktierer, und er hatte hervorragende Karten. Zürich lag geographisch günstig, es konnte Vorteile sowohl aus einer Bündner Lösung als auch aus einer Gotthardbahn ziehen. Bezeichnend für Eschers Haltung ist folgender Auszug aus einem Protokoll der Nordostbahndirektion von Ende November 1860, wo betreffend einer Anfrage des Gotthardkomitees über einen Beitritt der Nordostbahn folgendes vermerkt wurde: «Die Direction der Schweiz. Nordostbahngesellschaft ... beschliesst, ... in das Gesuch des Gotthardcomite[s] ... für einstweilen nicht einzutreten, wobei übrigens für den Fall, dass Sardinien sich entgegen den Aussichten, wie sie zur Zeit zu bestehen scheinen, für eine Eisenbahn über den Gotthard statt über den Lucmanier erklären und die Ausführung einer Lucmanierbahn sich in Folge dessen als unmöglich oder wenigstens als im höchsten Grade unwahrscheinlich herausstellen sollte, selbstverständlich vorbehalten bleibt, ... auf diese Schlussnahme zurückzukommen.»[57]

Drei Jahre später sah es ganz anders aus. Escher schrieb seinem Glarner Freund, Ständerat Johann Jakob Blumer: «Ich habe schon seit längerer Zeit die Überzeugung gewonnen, dass ... eine Eisenbahn über den Gotthard den Interessen Zürichs und der NOB [Nordostbahn] viel förderlicher wäre als eine Eisenbahn über einen bündnerischen Alpenpass.»[58]

Den entscheidenden Schritt in Richtung Gotthard machte die Nordostbahn respektive Escher im August 1863 anlässlich einer Konferenz, die zur Gotthardvereinigung führte. Der Nachfolgeorganisation des Gotthardkomitees gehörten die Kantone Zürich, Bern, Luzern, Uri, Schwyz, Ob- und Nidwalden, Zug, Solothurn, die beiden Basel, Schaffhausen, Aargau, Thurgau und Tessin sowie die

---

[57] Bundesarchiv. Bestand J I. 67, Bd. 7, Dossier 53.

[58] GB-Archiv. Mappe 70, Umschlag 1. Schreiben von Escher an Blumer vom 12. Oktober 1863.

Schweizerische Centralbahn und die Nordostbahn an. Die Gotthardvereinigung bestellte einen Ausschuss mit sieben Mitgliedern. Präsident wurde der Luzerner Regierungsrat Josef Zingg (1828 – 1891). Eines der anderen sechs Mitglieder war Alfred Escher. Die Gotthardvereinigung stellte nun das Gesuch an den Bundesrat, er solle mit den Regierungen von Italien, Baden, Württemberg, Bayern und England Verhandlungen anbahnen, damit diese Staaten dem Gotthardbahnprojekt Aufmerksamkeit schenken. Das war das Fanal für die Gotthardgegner, die sich in einer unheiligen Allianz zusammentaten. Die Kantone Glarus, Appenzell (beide Halbkantone), St. Gallen, Graubünden, Waadt, Wallis und Genf verfassten im September 1863 eine Denkschrift, in welcher sie sich gegen den Gotthard aussprachen und den Bundesrat eindringlich an das geltende Eisenbahngesetz erinnerten. So schrieben sie: «Es hiesse daher ... die Bestimmungen des Gesetzes von 1852 ... verletzen, wenn der Übergang über den Gotthard als eidgenössische Angelegenheit behandelt würde.»[59] Der Bundesrat antwortete dem Gotthardausschuss durch einen Bundesbeschluss von April 1864, in dem er erklärte, dass er willens sei, die Regierungen von Italien, Baden, Württemberg, Bayern und England über die Gotthardvereinigung und deren Ziele zu informieren. Daneben sei er bereit, den amtlichen Verkehr der Gotthardkantone, aber auch anderer Kantone mit auswärtigen Staatsregierungen zu vermitteln. So entsprach der Bundesrat auch dem Gesuch der Kantone Graubünden und St. Gallen, den Lukmanier den auswärtigen Mächten als Alpenbahnprojekt zu unterbreiten. Dasselbe versprach er für den Simplon zu tun.[60]

Das Ausland entscheidet für den Gotthard

Mindestens so wichtig, wie eine Lobby im Inland zu schaffen, war es auch, die Gunst des Auslandes zu gewinnen. Man konnte nämlich damit rechnen, dass Italien und einige deutsche Gliedstaaten bereit

[59] Denkschrift betreffend Überschienung der schweiz. Alpenpässe, dem schweiz. Bundesrathe eingereicht durch die Regierungen der am 14. September 1863 zu St. Gallen in einer Konferenz repräsentirt gewesenen Kantone Glarus, Appenzell beider Rhoden, St. Gallen, Graubünden, Waadt, Wallis und Genf. St. Gallen 1863. S. 19.

[60] Wanner. Geschichte der Begründung. S. 270/85.

waren, für eine Bahn durch die Schweizer Alpen Subventionen zu leisten, weil eine solche auch und gerade ihnen zugute kam. Im September 1865 fiel die Vorentscheidung zugunsten des Gotthards. Auf Veranlassung der Gotthardvereinigung trafen sich in Baden-Baden die Ministerpräsidenten von Baden und Preussen, von Roggenbach und Bismarck, mit den Nordostbahndirektoren Stoll und Escher. Zu deren Freude erklärte Bismarck, dass er an einer Gotthardbahn interessiert sei. Die Initiative für eine preussische Subvention (denn eine solche benötigten die Gotthardpromotoren) müsse aber – wenigstens dem Schein nach – vom Abgeordnetenhause oder von irgendwelchen anderen Kreisen kommen.[61]

Nicht alle schätzten das Buhlen von Schweizer Eisenbahnpolitikern um die Gunst des Auslands. Philipp Anton von Segesser (1817 – 1888), der wortgewaltige Luzerner Polterer und Föderalist, Regierungs- und Grossrat sowie Antipode Eschers im Nationalrat, führte wenige Wochen nach dem Treffen von Baden-Baden aus: «Nicht nur in materieller, sondern auch in politischer Beziehung trägt diese Alpenbahnfrage den Keim des Verderbens in sich. Sie hat in der Schweiz Parteien geschaffen, die einander mit nicht minderer Bitterkeit gegenüberstehen als früher die politischen Parteien; sie hat dazu geführt, dass beide Parteien im Ausland ihre Verbündeten suchen, dass die grossen Geldmächte unter unserer Theilnahme sich auf unserm Gebiete ihre Schlachten liefern, dass politische Erwägungen fremder Staaten über die Richtung unserer Verkehrswege den Ausschlag geben.»[62]

Einen weiteren Schlag mussten die Ostalpenbahnfreunde im Februar 1866 einstecken. Die italienische Regierung teilte dem Bundesrat mit, dass eine vom Bauminister Stefano Jacini eingesetzte Kommission zum Schluss kam, dass aus italienischer Sicht die Gotthardvariante zu bevorzugen sei.[63]

---

[61] Steegmans, Christoph. Die Gotthardbahn als Beispiel der multinationalen Finanzierung eines Grossprojektes. Magisterarbeit phil. I Uni Bonn. Bonn 1995. S. 10 – 11. / Moeschlin, Felix. Wir durchbohren den Gotthard. Zweite umgearbeitete Auflage (erste Auflage: 1949). Zürich 1957. S. 116 – 118.

[62] Von Segesser, Anton Philipp [auch: Philipp Anton]. Sammlung kleiner Schriften. Bd. 3: Reden im schweiz. Nationalrathe und staatsrechtliche Abhandlungen: 1848 – 1878. Bern 1879. S. 269.

[63] Wanner. Geschichte der Begründung. S. 119 / 275.

Nun mussten die Gotthard-Fürsprecher Preussen endgültig für sich gewinnen, und ihr Sieg war gewiss. Der preussisch-österreichische Krieg von 1866 führte zu einer unliebsamen Verzögerung.[64] 1869 war es dann aber soweit: Am 27. Februar fragte im preussischen Abgeordnetenhaus der Deputierte Alexander von Sybel, Präsident des Industrie- und Handelsvereins für Rheinland-Westfalen,[65] die Regierung an, «ob den ... internationalen Verhandlungen über die Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung mit Italien Fortgang gegeben worden ist.»[66] In von Sybels Begründung kam klar hervor, dass er für den Gotthard eintrat.[67] Für seine Verdienste zugunsten der Gotthardbahn – im wesentlichen bestanden sie aus dieser Anfrage – kassierte von Sybel 25'000 Franken,[68] eine für die damalige Zeit horrende Summe.

Von Sybels Interpellation hatte Erfolg. Durch sie wurde Preussen zur Aktivität gezwungen. Schon Ende März 1869 teilte der Gesandte des Norddeutschen Bundes in Bern, von Röder, dem Bundesrat mit, dass seine Regierung sich für den Gotthard ausgesprochen habe. Ähnliche Voten kamen aus Baden und Württemberg. Das Ausland hatte für den Gotthard entschieden. Der Bundesrat konnte nun offen erklären, dass er ebenfalls für den Gotthard eintrete, weil nur diese Lösung eine Subvention des Auslandes ermögliche. So schritt er zur Tat und lud ein zur internationalen Gotthardkonferenz.[69]

Die internationale Gotthardkonferenz

Am 15. September 1869 begann in Bern unter dem Vorsitz des Schweizer Bundesrats Emil Welti (1825 – 1899) die internationale Gotthardkonferenz, die schon im voraus grosse Wellen warf. Sie weckte Hoffnungen, aber auch Ängste. Philipp Anton von Segesser schrieb im Vorfeld der Konferenz seinem Berner Freund Eduard von Wattenwyl: «Die Gotthardgeschichte, von der nun am meisten

[64] Gagliardi: S. 570.
[65] Steegmans: S. 11.
[66] Zitiert nach: Wanner. Geschichte der Begründung. S. 284.
[67] Nach: Wanner. Geschichte der Begründung. S. 284 – 289.
[68] GB-Archiv. Mappe 14, Umschlag 3. Den Hinweis verdanke ich Moeschlin, S. 310.
[69] Wanner. Geschichte der Begründung. S. 147 – 149 / 290 – 291 / 294 – 296.

gesprochen wird, ist mir ekelhaft, es ist der vollendete politische Ruin unseres Landes. Ich würde auf die Bundesversammlung diesen Herbst gar nicht nach Bern kommen, wenn ich nicht gerade den Anlass benuzen könnte, um mein schadhaft gewordenes Gebiss wieder repariren zu lassen. Das geht mir allerdings vor dem Gotthard her.»[70]

An der Konferenz anwesend waren Abgeordnete der Schweiz, Italiens, des Norddeutschen Bundes, Badens und Württembergs. Die Schweizer Vertreter waren u.a. die Bundesräte Welti, Dubs und Schenk sowie Escher und Zingg von der Gotthardvereinigung.[71] Das Schlussprotokoll wurde am 13. Oktober 1869 unterschrieben.[72] Es hielt die zu bauenden Strecken fest, nämlich Luzern – Küssnacht – Immensee – Goldau, Zug – St. Adrian – Goldau, Goldau – Flüelen – Biasca – Bellinzona, Bellinzona – Lugano – Chiasso sowie Bellinzona – Magadino – italienische Grenze gegen Como mit einer Zweigbahn nach Locarno. Flüelen – Biasca sollte zweispurig gebaut werden. Die ganze Bahn sollte innert neun Jahren (das war die Bauzeit, die man für den grossen Tunnel berechnete) erstellt sein. Der Gesellschaft, welche die Bahn baute, winkte eine Subvention von total 85 Mio. Franken (45 Mio. aus Italien, 20 Mio. aus der Schweiz und 20 Mio. vom Norddeutschen Bund, Baden und Württemberg).[73]

Die Gotthardfrage im schweizerischen Parlament

Zwei Tage nach der Unterzeichnung des Schlussprotokolls der internationalen Gotthardkonferenz, am 15. Oktober 1869, wurde zwischen Italien und der Schweiz der Gotthardvertrag als Staatsvertrag geschlossen.[74] Der Beitritt der deutschen Gliedstaaten verzögerte sich durch den Krieg gegen Frankreich (1870/71).

---

[70] Conzemius, Victor (Hg.). Briefwechsel Philipp Anton von Segesser (1817 – 1888). Bd. V: 1869 – 1872. Zürich 1992. S. 30.

[71] GB-Archiv. Mappe I, Umschlag 6. Protokolle der internationalen Konferenz von 1869.

[72] Wanner. Geschichte der Begründung. S. 153.

[73] Ebd.: S. 322 – 329.

[74] Nach: GB-Archiv. Mappe 16, Umschlag 1. Gotthard-Eisenbahn: Subscription auf 68'000 Actien der Gotthardbahn-Gesellschaft.

Im Juli 1870 debattierten die beiden Schweizer Räte über die Ratifizierung des Gotthardbahnvertrags. Die Gegner der Vorlage wussten, dass sie auf verlorenem Posten standen, doch büsste ihr Engagement deswegen nicht an Vehemenz ein. Der Widerstand der West- und der Ostschweizer Vertreter war heftig. Der Bündner Nationalrat Simon Bavier – derselbe, der 1882 als Bundespräsident die Eröffnung der Gotthardbahn mit pathetischen Worten feiern sollte – fuhr mit schwerem Geschütz auf, indem er, resigniert und doch engagiert, ausführte: «Es ist trostlos, ... in den Kampf zu ziehen, von dem man die volle Gewissheit hat, geschlagen zu werden. Ich erachte es aber dennoch für meine Pflicht, als Vertreter meines Heimathcantons ... Protest einzulegen gegen das gesetzwidrige und rücksichtslose Wesen, mit welchem der Vertrag zu Stande gebracht worden ist ... Wenn der Bundesrath sich des Lukmaniers ebenso angenommen hätte – wir hätten so etwas zwar nie verlangt – so wäre dieser schon längst gebaut ... Ich glaube, der Friede wird nicht so bald bei uns einkehren, als Sie es hier denken. Ich wünsche zwar, dass unser misshandeltes Volk vergessen werde...; aber ich fürchte, Sie haben hier eine Drachensaat gesäet.»[75] Escher seinerseits, Sprachrohr der Vertrags-Befürworter, behauptete, «dass eine Inanspruchnahme des Bundes zur Vollendung des Baues auch für den ungünstigsten Fall nicht in Aussicht zu nehmen ist» und hegte die Hoffnung, «dass die Schweiz sich in dieser hochwichtigen Frage auf die Höhe der Aufgabe stellen möge, welche ihr gesetzt ist.»[76] Dies leuchtete dem Nationalrat mehr ein als Baviers Votum. Er stimmte dem Staatsvertrag am 22. Juli 1870 mit 88 zu 16 zu.[77] Der Ständerat hatte die Vorlage schon acht Tage früher mit 37 zu 5 Stimmen gutgeheissen.[78]

Im Juni 1871 sagten die italienischen Parlamentarier ja zum Vertrag, und im November 1871 ratifizierte das neue Deutsche Reich

[75] Verhandlungen der eidgenössischen Räthe betreffend den Vertrag mit Italien vom 15. Oktober 1869 über die Erstellung einer Alpenbahn durch den St. Gotthard. Ohne Orts- und Jahresangabe. S. 225 – 228.

[76] Ebd.: S. 289/299.

[77] Bundesarchiv. Bestand E 1301-/I, Bd. 45. Protokoll des Nationalrathes: Juli 1870. Geschäft 211.
Am 19. Juli 1870 brach der Krieg zwischen Deutschland und Frankreich aus. Die Session wurde beinahe abgebrochen.

[78] Bundesarchiv. Bestand E 1401-/I, Bd. 42. Protokoll des Staenderathes: Juli 1870. Geschäft 133.

das Abkommen.[79] Der Norddeutsche Bund, Baden und Württemberg, welche die Subventionszahlung ursprünglich hätten leisten sollen, gingen im neuen Staat auf. Deutschland fiel die Subventionszahlung leicht, hatte es doch den Krieg gegen Frankreich gewonnen und letzterem eine Kriegsentschädigungssumme von 5 Mia. Francs aufgehalst.[80]

Finanzierung der Gotthardbahn

Gemäss internationalem Gotthardvertrag von 1869 wurde die Gotthardbahn subventioniert, und zwar mit 20 Mio. Franken aus der Schweiz, mit 20 Mio. Franken aus Deutschland und mit 45 Mio. Franken aus Italien. Das Subventionskapital sollte zu einem Drittel in neun identischen Jahresraten und zu zwei Dritteln in variablen Beträgen ausbezahlt werden, die sich nach der Höhe der für den grossen Tunnel verwendeten Kosten zu richten hatten.[81] Die schweizerische Subvention war keine Bundessubvention, wie Escher im Nationalrat unterstrichen hatte, sondern eine Finanzhilfe von Kantonen, Städten und Bahngesellschaften. Die gotthardfeindlich eingestellten Kantone im Westen und Osten der Schweiz brauchten nicht in die Tasche zu greifen. Dies wurde denn auch von den Gotthardfreunden zur Genüge betont. Die nebenstehende Tabelle zeigt, wie sich die Schweizer Subvention zusammensetzte.[82]

Die Gesamtkosten für den Bahnbau wurden auf 187 Mio. Franken geschätzt, wovon 59.6 Mio. auf den Gotthardtunnel entfielen.[83] Zum Subventionsbetrag von 85 Mio. Franken mussten also 102 Mio. an Privatkapital aufgetrieben werden. Zu diesem Zweck bildete sich ein Konsortium aus deutschen, schweizerischen und italienischen

---

[79] Moeschlin: S. 262. / Wanner. Geschichte der Begründung. S. 187.

[80] Kinder, Hermann / Hilgemann, Werner. dtv-Atlas zur Weltgeschichte: Karten und chronologischer Abriss. Bd. 2: Von der Französischen Revolution bis zur Gegenwart. 21. erweiterte Auflage (erste Auflage: 1966). Köln 1986. S. 71.

[81] GB-Archiv. Zweiter Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn umfassend das Jahr 1873. Zürich 1874. S. 10.

[82] Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen. Bd. 1. S. 98.

[83] Wanner. Geschichte der Begründung. S. 154/332.

Bahngesellschaften	*Städte*	*Kantone*	*Summe*
Nordostbahn			Fr. 3.51 Mio.
Centralbahn			Fr. 3.51 Mio.
	Luzern		Fr. 1.15 Mio.
	Bern		Fr. 100'000.–
	Zofingen		Fr. 20'000.–
		Tessin	Fr. 3 Mio.
		Zürich	Fr. 1.5 Mio
		Baselstadt	Fr. 1.2 Mio.
		Aargau	Fr. 1 Mio.
		Bern	Fr. 1 Mio.
		Luzern	Fr. 1 Mio.
		Schwyz	Fr. 1 Mio.
		Uri	Fr. 1 Mio.
		Solothurn	Fr. 300'000.–
		Zug	Fr. 250'000.–
		Baselland	Fr. 150'000.–
		Schaffhausen	Fr. 150'000.–
		Thurgau	Fr. 100'000.–
		Obwalden	Fr. 40'000.–
		Nidwalden	Fr. 20'000.–
	Total		**Fr. 20 Mio.**

Geldinstituten.[84] Diese schlossen im Oktober 1871 einen Finanzvertrag ab,[85] der für die Beschaffung der nötigen 102 Mio. Franken Aktien im Wert von 34 Mio. und Obligationen im Wert von 68 Mio. vorsah.[86]

Die Zeichnung für die Gotthardbahnaktien fand am 22. und 23. Januar 1872 statt. Sie verlief genauso erfolgreich wie turbulent, was eng mit dem grossen Tunnel zusammenhing. Der Voranschlag für den Tunnellaufmeter betrug 3'733 Franken (ohne Ausmauerung),

[84] GB-Archiv. Erster Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn umfassend den Zeitraum vom 6. Dezember 1871 bis 31. Dezember 1872. Zürich 1873. S. 7–8.

[85] Wanner. Geschichte der Begründung. S. 192.

[86] GB-Archiv. Mappe 16, Umschlag 1. Subscription. / Wanner. Geschichte der Begründung. S. 193–194.

was allgemein als zu hoch galt. Den Aktionären wurde ein Drittel der Bauersparnis am Gotthardtunnel versprochen, und so wurden denn die Zeichnungsstellen regelrecht überrannt. Die NZZ kommentierte: «Der Andrang ... war enorm und bot eines jener unerquicklichen Bilder der übertriebenen Hast des Publikums dar, welche der Sache mehr schadet als nützt.»[87] Für Zürich etwa waren 1'980 Aktien zugeteilt. Gezeichnet – Subskriptionsstelle war Eschers SKA – wurden 45'025. Eine Reduktion war unumgänglich. In Zürich geschah dies folgendermassen: Wer 1 bis 50 Aktien gezeichnet hatte, bekam 1 Aktie, für 51 – 200 gezeichnete Aktien gab es 2, und für über 200 gezeichnete Aktien kriegte man 3.[88]

Organisation der Gotthardbahngesellschaft

Die Gotthardvereinigung ging gegen Ende 1871 in die Gotthardbahngesellschaft über. Im November wurden die 24 Verwaltungsräte ernannt. Die Gotthardvereinigung und der Bundesrat durften je sechs Personen bezeichnen, das schweizerische, deutsche und italienische Konsortium je vier. Am 6. Dezember 1871 fand die erste Verwaltungsratssitzung der Gotthardbahngesellschaft statt, an der die verschiedenen Ämter verteilt wurden. Verwaltungsratspräsident wurde Nationalrat Carl Feer-Herzog, der grösste Seidenbandfabrikant der Schweiz. Nationalratskollege Alfred Escher wurde Vorsitzender des ersten Departementes, das «alle Angelegenheiten, welche einen ... eisenbahnpolitischen Charakter haben sowie das gesammte Bauwesen mit Ausschluss des Hochbaues und der Beschaffung des Rollmaterials»[89] umfasste. Zugleich wurde er zum Direktionspräsidenten ernannt. Escher – er wollte sich nicht vom Belvoir trennen – gab bekannt, dass er diese Ernennungen nur annehme, wenn er seinen Wohnsitz behalten dürfe.[90] Das wurde ihm zugestanden, obwohl der Sitz der Gotthardbahngesellschaft in Luzern lag. So zog das gesamte erste Departement nach Zürich, ebenso der Oberingenieur, der in direktem Kontakt zum Direktionspräsidenten zu stehen

[87] Neue Zürcher Zeitung. Nr. 47, 27. Januar 1872.
[88] Neue Zürcher Zeitung. Nr. 44, 25. Januar 1872 / Nr. 46, 26. Januar 1872.
[89] Wanner. Geschichte des Baues. S. 9.
[90] Wanner. Geschichte der Begründung. S. 210 – 211.

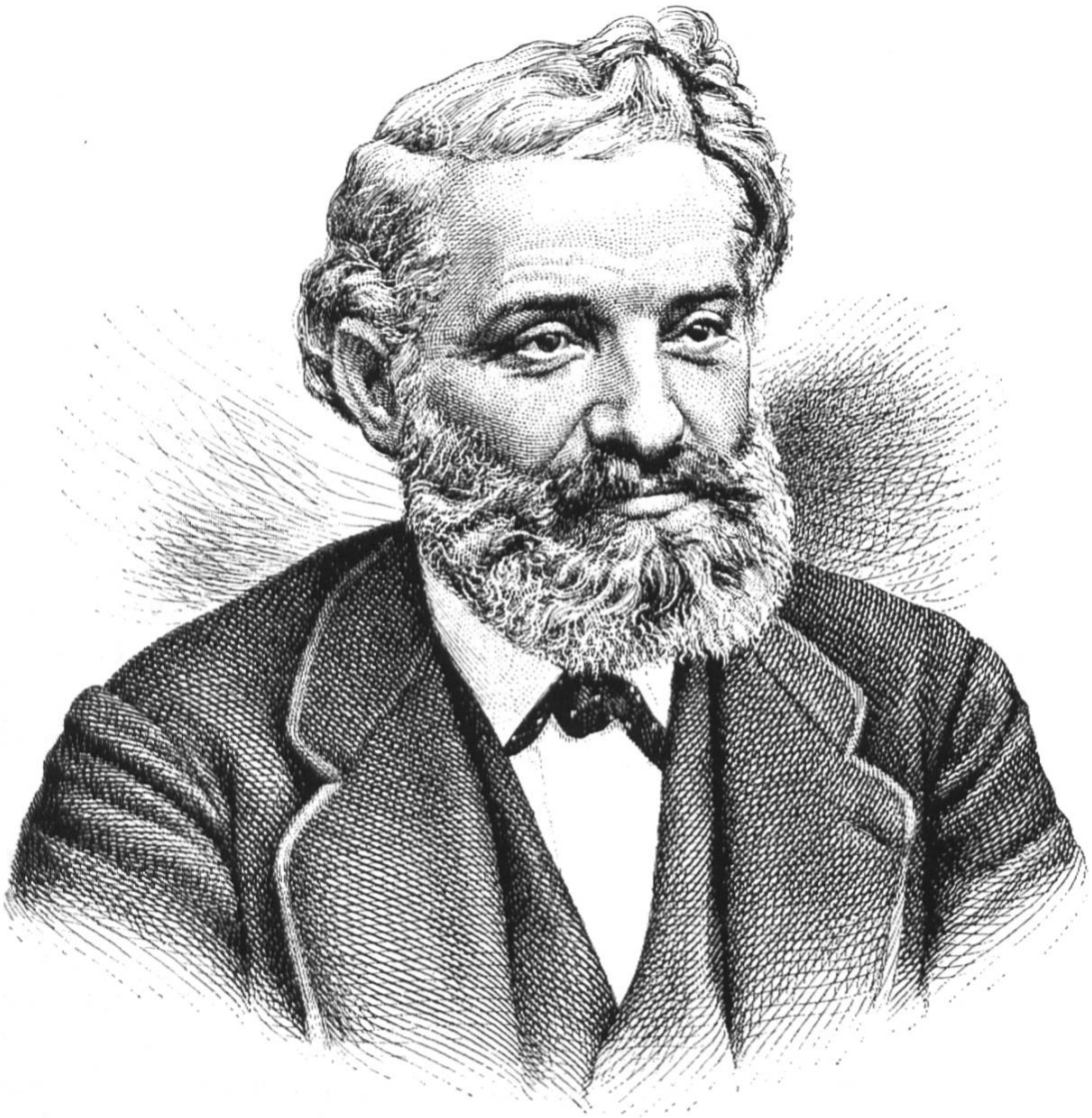

Abbildung 2

Louis Favre (1826 – 1879) brachte sein Lebenswerk kein Glück. In hoffnungslosem Rückstand und einen gigantischen Schuldenberg vor Augen, brach er im Gotthardtunnel tot zusammen.
Graphische Sammlung der Zentralbibliothek Zürich

hatte.[91] Diese Massnahme muss als falsch bezeichnet werden, dies aus mehreren Gründen. Zum einen entstanden bedeutende Mehrkosten: Die Gesellschaft hatte in Luzern ein Gebäude für 400'000 Franken und in Zürich ein solches für 320'000 Franken zu kaufen. (Nicht inbegriffen in diesem Betrage sind die Kosten für die Umbauarbeiten sowie für das Inventar, das ja auch doppelt angeschafft werden musste.) Dazu kamen Kommunikationsprobleme, man konnte in dringenden Fällen nicht unbürokratisch und schnell mit Escher eine Sitzung abhalten. Eine Telegraphenleitung war allerdings vorhanden.[92] Hätte Escher in Luzern Sitz genommen, so hätte er sich dem Gotthard viel effektiver widmen können. In Zürich war er weitab vom Geschütz, dazu wurde er ständig von Politik, Nordostbahn und SKA absorbiert.

Die Statuten der Gotthardbahngesellschaft («Die Stelle eines Mitgliedes der Direktion der Gotthardbahn ist ... mit der Stelle eines Mitgliedes der Direktion einer andern Bahngesellschaft ... unvereinbar»)[93] zwangen Escher, seinen Posten bei der Nordostbahn abzugeben. So trat er als deren Direktionspräsident zurück, allerdings nur, um sogleich als Verwaltungsratspräsident wieder aufzuerstehen.[94]

Vertrag mit Favre

Knapp 20 Jahre nach den ersten Anstrengungen zugunsten einer Gotthardbahn konnte nun mit der Arbeit begonnen werden. Die Gotthardbahngesellschaft teilte die zu bauenden Strecken in verschiedene Abschnitte ein, für die jeweils ein eigenständiges Unternehmen verantwortlich war. So hielt sie es auch mit dem 15 Kilometer langen grossen Tunnel, dem teuersten, schwierigsten und prestigeträchtigsten Teilstück. Bald war klar, dass der Tunnelbauauftrag entweder an die Societa Italiana unter Severino Grattoni (1816–1876) oder an den Genfer Louis Favre (1826–1879) ging. Grattoni

[91] Wanner. Geschichte des Baues. S. 13.
[92] GB-Archiv. Erster Geschäftsbericht. S. 24.
[93] Wanner. Geschichte der Begründung. S. 456.
[94] Gagliardi: S. 598–599.

war (mit Sommeiller zusammen) der Erbauer des 12.8 Kilometer langen Mont Cenis-Tunnels, des bis jetzt längsten Tunnels der Welt. Favre - sein längster Tunnel war 1 Kilometer lang[95]– wusste, dass er nur mit einem halsbrecherischen Angebot eine Chance hatte. So forderte er 2'830 Franken pro Meter (ohne Ausmauerung), er verlangte eine Bauzeit von acht Jahren, und er war mit einer Kaution von acht Millionen Franken einverstanden, die er nach neun Jahren verlor, wenn der Tunnel bis dahin nicht fertig war. Grattoni wollte 3'389 Franken pro Tunnelmeter (ohne Ausmauerung), er forderte eine Bauzeit von neun Jahren und erklärte sich mit dem Verlust der Kaution nach elf Jahren einverstanden. Dazu wollte er sich, im Gegensatz zu Favre, gegen höhere Gewalt absichern.[96]

Die Gotthardbahngesellschaft entschied sich nicht für die besser qualifizierte Unternehmung, sondern für die billigere Offerte. Sie diktierte Favre im folgenden einen Vertrag (Abschluss am 7. August 1872), aus dessen Fängen sich dieser nie mehr ganz lösen können sollte. Artikel sieben war das Damoklesschwert, welches von nun an ständig über Favre schwebte. Er lautete: «Der Gotthardtunnel muss innerhalb acht Jahren, vom Tage der Genehmigung dieses Vertrages durch den schweizerischen Bundesrath an gerechnet [23. August 1872], in allen Theilen vollendet sein. Die Gotthardbahngesellschaft zahlt Herrn Louis Favre eine Prämie von 5'000 Franken für jeden Tag früherer Vollendung, wogegen Herrn Louis Favre ein Abzug von 5'000 Franken für jeden Tag späterer Vollendung innerhalb der ersten sechs Monate und von 10'000 Franken für jeden Tag späterer Vollendung während der folgenden sechs Monate gemacht wird. Hat die Verspätung ein volles Jahr erreicht, so wird Herr Louis Favre ausser Akkord gesezt, und seine Kaution verfällt der Gotthardbahngesellschaft zu Eigenthum.»

Ausnahmeregelungen gab es keine, denn in Punkt 1 des in den Vertrag integrierten Bedingnisheftes hiess es: «Endlich umfassen jene Einheitspreise auch das Einstehen des Unternehmers auf seine Rech-

---

[95] GB-Archiv, Mappe 282, Umschlag 3, Schreiben von Favre an Colladon vom 10. Februar 1872.

[96] Kuoni, Konrad. «Allein ganz darf man die Humanitätsfrage nicht aus dem Auge verlieren»: Der Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels in wirtschaftlicher, politischer und sozialer Hinsicht. Lizentiatsarbeit phil. I Uni Zürich. Zürich 1996. S. 28.

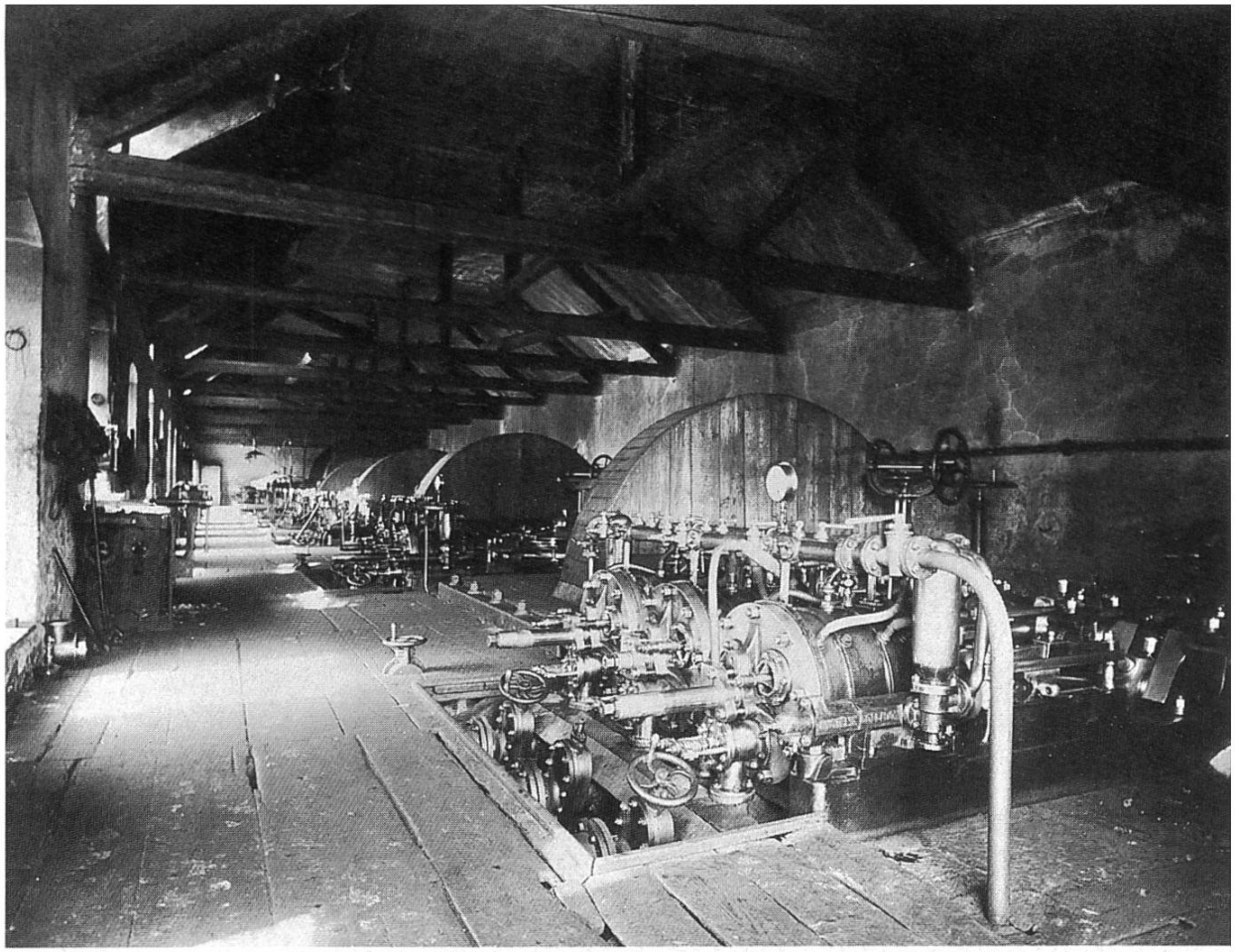

Abbildung 4
Kompressorenhalle in Göschenen. Archiv Kreisdirektion II der SBB Luzern

nung und Gefahr für alle Zufälligkeiten und unvorherzusehenden Schwierigkeiten, welche sich bei dem Vollzuge der Arbeiten in Folge der Beschaffenheit des Gesteines oder des Gebirges überhaupt, in Folge aussergewöhnlich starken Wasserzudranges, in Folge von Elementarereignissen oder aus ähnlichen Gründen irgend welcher Art ergeben möchten.»

Im weiteren wurde Favre dazu verpflichtet, in Göschenen und in Airolo je ein Spital zu errichten und Ärzte anzustellen. Geradezu grotesk war der Vertrag in bezug auf die separat bezahlte Ausmauerung: Favre musste allen Anweisungen der Gotthardbahngesellschaft nachkommen; erwiesen sie sich als falsch, so hatte er allein die Folgen zu tragen.[97]

Favre setzte mit diesem Vertrag alles auf eine Karte. Zog sie nicht, war er erledigt. Zog sie, musste er teilen. 45% eines allfälligen Gewinnes gingen an die Geschäftspartner einer Kommanditgesellschaft, welche Genfer und Pariser Financiers auf die Beine gestellt hatten, um die Kaution aufzubringen.[98]

Kostenüberschreitungen bei den Tessiner Talbahnen

Die für die Gotthardbahngesellschaft gravierendsten Probleme tauchten allerdings nicht im grossen Tunnel auf – gegenüber Favre hatte man sich ja zur Genüge abgesichert.

Gemäss Artikel 3 des internationalen Gotthardbahnvertrages von 1869 mussten zuerst die Tessiner Talbahnen (Biasca – Bellinzona, Bellinzona – Locarno und Lugano – Chiasso) gebaut werden. Diese Strecken sollten binnen dreier Jahre nach Konstituierung der Gotthardbahngesellschaft betriebsbereit sein. Die Linien Biasca – Bellinzona und Lugano – Chiasso wurden rechtzeitig, allerdings erst zum letztmöglichen Termin, fertig.[99] Am 20. Dezember 1874, mit geringer Verspätung also, wurde auch die Strecke Bellinzona – Locarno

[97] GB-Archiv. Mappe 282, Umschlag 3. Vertrag betreffend die Ausführung des grossen Gotthardtunnels vom 7. August 1872 (der Vertrag liegt in der kopierten handschriftlichen Originalfassung vor, das Bedingnisheft in gedruckter Form).

[98] Moeschlin: S. 330 – 333. / Kuoni: S. 70.

[99] GB-Archiv. Dritter Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn umfassend das Jahr 1874. Zürich 1875. S. 1/44.

vollendet.[100] Man munkelte allerdings, dass die Linien viel teurer geworden seien als erwartet. Diese Gerüchte wurden noch verstärkt, weil Gerwig, der Oberingenieur der Gotthardbahngesellschaft, im April 1875 den Hut nahm. Die Gotthardbahngesellschaft versuchte, Aufheben zu vermeiden, behauptete, dass Gerwig freiwillig gegangen sei und stellte ihn mit der gewaltigen Abfindungssumme von 100'000 Franken ruhig. Als Nachfolger holte sie Wilhelm Hellwag, auch er ein Deutscher.[101] Die Auswechslung des Oberingenieurs liess die Gerüchteküche brodeln, den Umfang der Kostenüberschreitung aber – der Aufwand für die Tessiner Talbahnen betrug schliesslich statt der von der internationalen Konferenz veranschlagten 14.6 Mio. Franken 38.3 Mio. – kannte man noch nicht. Der Bundesrat wollte der Sache auf den Grund gehen und verlangte von der Gotthardbahngesellschaft in einem Schreiben von Dezember 1875 lückenlose Informationen über die Kosten der Tessiner Talbahnen und über allfällig zu erwartende Mehrkosten der anderen Strecken.[102] Hellwag rechnete in der Folge die Kosten für den gesamten Bahnbau noch einmal durch. Dabei kam er auf Mehrkosten gegenüber dem Voranschlag von insgesamt nicht weniger als 102.4 Mio. Franken. Am 3. März 1876 übermittelte Escher Hellwags Bericht an den Bundesrat und legte diesem ein Schreiben bei.[103] Dessen Inhalt erstaunt, schob Escher doch alle Schuld der internationalen Konferenz zu (an der er ja selbst teilgenommen hatte!), um dann unverblümt neue Subventionen zu fordern. So schrieb er: «Hätte die internationale Konferenz die Baukosten nicht irrthümlicher Weise zu 187 Millionen Franken, sondern der Wirklichkeit entsprechend zu 289.4 Millionen veranschlagt, so wäre sie ... mit logischer Nothwendigkeit zu dem Schlusse gelangt, es müsse die Subvention ... beiläufig 80 Millionen Franken mehr ... betragen ... Wenn nun aber die internationale Konferenz, weil sie in einem Irrthume von ganz ausserordentlichem Belange war, nicht zu diesem Schlusse kam ..., wäre es dann gerecht, von Billigkeit gar nicht zu reden, wenn der begangene Irrthum nicht

[100] GB-Archiv. Dritter Geschäftsbericht. S. 46.
[101] Kuoni: S. 126.
[102] Ebd.: S. 127 – 128.
[103] Wanner. Geschichte des Baues. S. 353 - 354.

Abbildung 5

Fototermin zum Schichtwechsel: Tunnelarbeiter in Göschenen. Archiv Kreisdirektion II der SBB Luzern

von derjenigen Seite, von welcher er ausging, ... gut gemacht würde, sondern wenn die Gotthardbahngesellschaft das Opfer desselben werden müsste?»[104]

Krise der Nordostbahn

Die Bekanntgabe einer derart massiven Kostenüberschreitung wirkte sich umso nachteiliger aus, als sie in eine Zeit der Wirtschaftskrise im allgemeinen und einer Eisenbahnkrise im speziellen fiel. Der Aktienkurs der Gotthardbahngesellschaft sackte ab. Fast noch schlimmer erging es Eschers Nordostbahn. In ihrem Stammgebiet bekam sie plötzlich Konkurrenz von der anfangs 1875 gegründeten Nationalbahn, die von Eschers politischen Gegnern, den Winterthurer Demokraten, auf die Beine gestellt worden war und zu einem grossen Teil von den an ihrem Streckennetz liegenden Gemeinden subventioniert wurde. Die Nationalbahn versuchte, die Nordostbahn via aggressive Preispolitik zu verdrängen.[105] Dazu wurde nun um die Wette gebaut. Weil die Nordostbahn der Nationalbahn die Benutzung der Strecke Winterthur – Effretikon nicht gestattete, errichteten die Winterthurer eine Parallelstrecke.[106] Die Nordostbahn ihrerseits baute wie wild und verpflichtete sich zur Erstellung von immer neuen Linien. Dabei übernahm sie sich. Zunächst wurde versucht, das Debakel mit buchhalterischen Tricks zu verbergen. Auf das Baukonto wurden Kosten überwälzt, die mit dem Bau nicht das geringste zu tun hatten, Abschreibungen gab es keine, die Dividenden blieben zunächst unverändert hoch.[107] Innert Kürze häufte sich so ein immenser Schuldenberg an.

---

[104] GB-Archiv. Mappe 21, Umschlag 1. Schreiben der Direktion der Gotthardbahn an den hohen Schweizerischen Bundesrath betreffend die Finanzlage der Gotthardbahngesellschaft. Zürich 1876. S. 30 – 31.

[105] Gubler, Arnold. Die schweizerische Nationalbahn. Diss. phil. I Uni Zürich. Hermatswil-Saland 1922. S. 71.

[106] Ebd.: S. 67.

[107] Situation und Reconstruction der Nord-Ost-Bahn: Bericht der von einer Aktionär-Versammlung gewählten Kommission. Zürich 1877. S. 17-20.

Escher, der schon genug mit den Problemen der Gotthardbahngesellschaft zu tun hatte, kam infolge der Nordostbahnkrise unter heftigen Beschuss, schliesslich war er deren Verwaltungsratspräsident. Dass nicht alles mit rechten Dingen zugegangen war, wurde selbst in einem internen Bericht der Nordostbahn zugegeben.[108] Was Escher zu Zeiten von Locher schon einmal hatte erleben müssen, wiederholte sich nun. Erneut wurde er durch den Pressesumpf gezogen und in Pamphleten attackiert. Albert Vögeli, ein Aktionär der Nordostbahn, bemühte in einer Schmähschrift die alten Griechen, wenn er, gegen Escher zielend, wiedergab, was Lykurg dem Lysiklos zugerufen hatte: «Tausend athenische Bürger haben ihr Leben, ihr Alles eingebüsst, tausende von Wittwen und Waisen sind um ihre Existenz, um ihre Ruhe, ihr häusliches Glück betrogen, und der Wahrzeichen zur Schmach unserer Stadt sind gar viele aufgestellt! Das alles ist geschehen, weil du dich zum Feldherrn aufgeworfen hattest und das Heer anführtest! Und du wagst es noch, in deinem Reichthum dich zu zeigen? Wagst es, noch zu leben? Wagst, noch ferner der Sonne Licht zu schauen? Wagst, unter uns in der Volksversammlung zu erscheinen? Du, der du ein Denkmal der Schande und Schmach deines Vaterlandes geworden bist.»[109]

Der Kurs der Nordostbahn krachte innert sechs Jahren von 652 Franken (1872) auf 104 Franken (1877) zusammen (Pari-Kurs: 500 Franken).[110] Mit viel Glück konnte die Nordostbahn schliesslich den Konkurs vermeiden. Ihre Konkurrentin, die Nationalbahn, 1875 mit viel Getöse gegründet, ging 1878 mit noch grösserem Getöse unter und riss dabei namentlich die an ihr beteiligten Gemeinden Winterthur, Zofingen, Lenzburg und Baden in einen Schuldenstrudel.[111]

---

[108] Ebd. (ganze Darstellung).
[109] Vögeli, Albert. Zur Situation der Nordostbahn: Denkschrift an die Actionäre dieser Unternehmung. Seefeld b. Zürich 1877. S. 80 – 81.
[110] Kuoni: S. 139.
[111] Gubler: S. 8.

Abbildung 3

Bau der Chärstelenbach-Brücke bei Amsteg. Archiv Kreisdirektion II der SBB Luzern

Zweite internationale Gotthardkonferenz

Die Gotthardbahngesellschaft wäre wie die Nationalbahn untergegangen, wäre sie nicht vom Bundesrat durch alle Böden durch gestützt worden. Es galt aus wirtschaftlichen, innen- und aussenpolitischen Gründen alles zu unternehmen, um die Bahn zu retten. Dazu bedurfte es neuer Gelder aus dem Inland, vor allem aber auch neuer Subventionen aus Deutschland und Italien. Die Signale aus Berlin und Rom waren widersprüchlich. Im Mai 1876 schrieb Bundesrat Welti, der eigentliche Drahtzieher und Kopf der ganzen Gotthardangelegenheit, an Escher: «Die Befürchtung kann ich nicht unterdrücken, dass man in B und R die Sache absichtlich verschleppt.»[112] Ein Jahr später teilte er Escher verzweifelt mit: «Ich bin völlig niedergedrückt und kann nicht anders, als Ihnen mein Herz zu leeren, obschon ich weiss, dass ich es nicht thun sollte, aber wohin soll ich mich wenden? Diese Italiener speculiren offenbar auf den Ruin der Gesellschaft.»[113]

Im Juni 1877 war die Zeit der Vorsondierungen zu Ende, die Vertreter Deutschlands, Italiens und der Schweiz trafen sich in Luzern zur zweiten internationalen Gotthardkonferenz. Escher war nicht eingeladen worden, was er als Affront empfinden musste. Die Verhandlungen hatten einschneidende Änderungen am Streckennetz zur Folge. Mit Ausnahme des Gotthardtunnels wurde auf Doppelspur verzichtet, der Bau der Strecken Zug – Arth-Goldau, Luzern – Immensee und Giubiasco – Lugano wurde verschoben. Dennoch mussten zusätzliche 40 Millionen Franken beschafft werden. 12 Millionen hatte die Gotthardbahngesellschaft durch Ausgabe von neuen Obligationen zu besorgen. Je 10 Millionen Franken übernahmen Deutschland und Italien, für 8 Millionen versprach die Schweiz aufzukommen. In den Sack greifen sollten – so war es vorgesehen – wieder die Mitglieder der ehemaligen Gotthardvereinigung, die sich aber keineswegs in einer zahlungsfreudigen Stimmung befanden. Namentlich mit den Vertretern der Kantone Tessin, Zug, Luzern und Bern war nicht mehr gut Kirschenessen. Im Tessin war man empört, dass der Bau der Strecke Giubiasco – Lugano verschoben worden war,

[112] Bundesarchiv. Bestand J I. 67, Bd. 16.
[113] Ebd.

die Zuger weinten der Linie Zug – Arth-Goldau nach, und in Luzern herrschte regelrechte Wut über die Zurückstellung der Strecke Luzern – Immensee, worunter auch der Kanton Bern litt, der mit der Linie nach Luzern (Vollendung 1875) an die Gotthardbahn hatte anknüpfen wollen. So erklärten die Kantone anlässlich einer Konferenz vom 5. Januar 1878 mehrheitlich, keine neuen Subventionen übernehmen zu können.[114]

Auf dem Weg zur Bundessubvention

Eine vom Bundesrat eingesetzte Kommission schlug nun eine Bundesbeteiligung von 3.185 Mio. Franken vor. Der Rest sollte von den Kantonen und Bahngesellschaften aufgebracht werden. Die grösste Einzelsumme, nämlich 800'000 Franken, hätte Zürich übernehmen sollen. Im März 1878 stimmte der Kantonsrat diesem Ansinnen klar zu. Das letzte Wort hatte am 19. Mai 1878 der Zürcher Souverän.[115] Nach einem sehr heftigen Abstimmungskampf – die linke Tagwacht beispielsweise hatte gefordert, «dass man die Gründer und Verwalter dieser Bahn zum Teufel jagt»[116] – verwarf das Volk die Vorlage mit rund 25'600 zu 22'000 Stimmen.[117] Bundesrat Welti schrieb darauf seinem Intimus Escher: «Ich kann es nicht über mich bringen, wenigstens einige Worte an Sie zu schreiben. Über die unglücklichen Folgen des gestrigen Tages mache ich mir kein Hehl, und ich will den Schmerz auch nicht verbergen, den ich empfinde. Aber nie mehr als heute habe ich es mir zur Ehre angerechnet, an dem grossen Werke ... mitgearbeitet zu haben. Diese Ehre schützt Sie in ungleich höherem Masse, und wenn es daher auch dem Neid und der Niederträchtigkeit gelungen ist, unsere Hoffnungen zu zerstören, so sollen Sie uns jedenfalls nicht muthlos und verzagt finden. Ich gehe der Zukunft ruhig entgegen; wir haben uns dessen, was wir gethan und gewollt haben, nicht zu schämen.»[118]

---

[114] Kuoni: S. 141 - 148.
[115] Kuoni: S. 149 – 151.
[116] Tagwacht. Nr. 23, 20. März 1878.
[117] Tagwacht. Nr. 41, 22. Mai 1878.
[118] Bundesarchiv. Bestand J I. 67, Bd. 1, Dossier 16.

Die NZZ kommentierte das Resultat wie folgt: «So hat sich ... das Referendum wieder als ein zweischneidiges Schwert erwiesen, mit welchem in den wichtigsten Fragen durch den Unverstand und die Unkenntniss der Einen, durch die Bosheit und Leidenschaftlichkeit der Andern und durch den Eigennutz oder die Gleichgültigkeit Dritter des Landes Ehre und Interessen grausam durchschnitten werden.»[119]

Der Bundesrat musste umdenken. Er sprach sich nun für eine Bundessubvention von 6.5 Millionen Franken aus (1.5 Millionen kamen von der Nordost- und der Centralbahn). Dazu musste das Parlament seinen Segen geben, weshalb es auf Ende Juli 1878 zu einer ausserordentlichen Session zusammengerufen wurde. Der Ausgang war ungewiss. Die Gotthardbahnidee hatte auch dort, wo sie einst populär gewesen war, viel von ihrem Glanz verloren. Die Tatsache, dass ausgerechnet die Gesellschaft des massgeblichen Privatbahnbefürworters Escher mit Bundesgeldern versehen werden sollte, empfanden viele als Skandal.[120]

Eschers Sturz

Escher war so immer mehr zum Hemmschuh geworden, bis das Unfassbare geschah: Der vielleicht mächtigste Mann der Schweiz wurde auf dem Altar der eigenen Gesellschaft geopfert. Der Dolchstoss kam nicht vom Feind, sondern vom Freund. Am 28. Juni 1878 schrieb Welti an Escher: «Während der letzten und dieser Woche habe ich mich mit vielen Mitgliedern der Bundesversammlung über unsere grosse Frage unterhalten ... Ich muss es Ihnen ohne Umschweif sagen, so leid es mir auch thut, dass eine Reihe der besten Freunde unserer Sache das Opfer Ihres Rücktrittes für das Gelingen des Werkes erforderlich hält. Würde es sich bloss um das Geschrei der Feinde handeln, so gäbe ich nicht viel darum.»[121] Escher verstand den Wink mit dem Zaunpfahl und trat, zum Bauernopfer degradiert, in grenzenloser Verbitterung von seinem Direktionspräsidentenamt zurück. Zingg wurde sein Nachfolger.

---

[119] Neue Zürcher Zeitung. Nr. 241, 24. Mai 1878.
[120] Kuoni: S. 153 – 156.
[121] Bundesarchiv. Bestand J I. 67, Bd. 16.

Am 30. Juli 1878 begannen die Parlamentsdebatten. Zunächst wurde nur über Eintreten oder Nichteintreten diskutiert. Die Eintretens- und damit Subventionsbefürworter behaupteten, dass eine Ablehnung der Subvention für die Schweiz verheerende Auswirkungen hätte. Auch Nationalrat Alfred Escher, obwohl aus Amt und Würden gedrängt, setzte sich für die Vorlage ein. Die Gegner stammten in der Regel aus der Ost- oder der Westschweiz. Der Bündner Nationalrat Bavier verglich die Vorlage mit einer teuren und überflüssigen Massnahme zur Bekämpfung der Reblaus.

Nach zehn Tagen kam es endlich zur Abstimmung. 87 Nationalräte votierten für, 41 gegen Eintreten. Das war zwar ein relativ klares Resultat; die Tatsache, dass das Parlament in dieser Frage heillos zerstritten war, war dennoch nicht wegzuleugnen. Es nahm deshalb, ausgehend von einem Vorschlag des Freiburger Nationalrates Louis de Weck, eine Gesetzesmodifikation vor. Diese sah vor, dass der Bund statt 6.5 Millionen nur 4.5 Millionen Franken zahlte (für die fehlenden 2 Millionen hatten die Kantone der ehemaligen Gotthardvereinigung aufzukommen). Die wichtigste Änderung bestand darin, dass den Kantonen der Ost- und der Westschweiz, die sich in der Zukunft an einem Alpenbahnunternehmen beteiligten, ebenfalls je 4.5 Millionen Franken zugesichert wurden. Die mächtige Bahnlobby – 42 der total 176 Parlamentarier waren Verwaltungsräte oder Direktoren von Eisenbahngesellschaften – setzte sich nun praktisch geschlossen für die Vorlage ein. Sie passierte im Nationalrat mit 81 zu 13, im Ständerat mit 35 zu 0 Stimmen. Selbst Bavier hatte dem «Bundesgesetz betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen», wie es nun bezeichnenderweise hiess, zugestimmt. Er war Verwaltungsrat der Vereinigten Schweizerbahnen, und auch dieser winkten Subventionen.[122]

Das Volk entscheidet

Gegen das Gesetz wurde das Referendum, die direktdemokratische Errungenschaft der neuen Bundesverfassung von 1874, ergriffen. Allein der Kanton Waadt brachte mehr als die total benötigten

[122] Kuoni: S. 157 – 168 / 175 – 176.

30'000 Unterschriften zusammen, was 80 Mitglieder der liberalen Partei von Luzern derart empörte, dass sie sich schriftlich verpflichteten, keinen Waadtländer Wein mehr zu trinken.[123]

Obwohl alles auf eine Annahme des Alpenbahngesetzes hindeutete, entbrannte ein heftiger Abstimmungskampf. In einer Broschüre eines gewissen Raschèr, welche hinter den Kulissen von Welti persönlich angeregt worden war,[124] hiess es beispielsweise, eine allfällige Ablehnung sei «das Zeichen eines drohenden sittlichen Verfalls der Nation.»[125] In der Presse wurden eigentliche Schlachten ausgetragen. Die NZZ stilisierte die Abstimmung zu einer Lebensfrage der Schweiz hoch und behauptete: «Noch nie stand bei einem Volksentscheide Grösseres auf dem Spiele.»[126] Die Tagwacht schrieb: «Haben Diejenigen, die das Werk verfahren haben, auch nur den mindesten Anspruch auf Vertrauen? Wir denken Nein ... Desshalb die Taschen zu!»[127] Das Resultat der Abstimmung vom 19. Januar 1879 fiel klar aus. Nur die Kantone Appenzell Innerrhoden, Graubünden und Waadt lehnten ab.[128] Die Gotthardbahngesellschaft war gerettet und konnte nun die Bergstrecken nach Göschenen und Airolo in Angriff nehmen.

Favres Nöte und die Nöte der Arbeiterschaft

Alfred Escher musste die Rettung der Gotthardbahngesellschaft mit seinem Sturz bezahlen, eine Schmach, die er nie überwand. Noch schlimmer erging es Louis Favre, dem Erbauer des wichtigsten Teilstückes der Bahn, des Gotthardtunnels.

Favre, der sich bis zur Vertragsunterzeichnung als sehr konziliant gezeigt hatte, entpuppte sich schnell als störrischer und dickschädliger Einzelkämpfer. Kaum hatte er den Vertrag im Sack, versuchte er, an ihm herumzuflicken. Mit Escher stand er in einem Dauerclinch.

---

[123] Tagwacht. Nr. 83, 19. Oktober 1878.
[124] Kuoni: S. 172.
[125] Raschèr, Jacob Martin. Der Alpenbahn-Kompromiss vor der Volksabstimmung. Bern 1879. S. 44.
[126] Neue Zürcher Zeitung. Nr. 29, 19. Januar 1879.
[127] Tagwacht. Nr. 101, 21. Dezember 1878.
[128] Neue Zürcher Zeitung. Nr. 42, 27. Januar 1879.

Im Verlaufe der Jahre gab es insgesamt fünf Nachtragsverträge, die unter Federführung des Bundesrates und mit Einwilligung der Gotthardbahngesellschaft ausgehandelt wurden. Favre wurden darin einige Konzessionen gemacht. So bekam er beispielsweise 1.5 Millionen Franken aus seiner Kaution, und so verpflichtete sich die Gotthardbahngesellschaft, ihm nach Bauende einen Teil der Installationen abzukaufen.[129] Die Frage, weshalb der Bundesrat und selbst die Gotthardbahngesellschaft Favre entgegenkamen, ist einfach zu beantworten. Beide waren sich bewusst, dass der Bau des grossen Tunnels bei einem Wechsel des Unternehmers angesichts zu erwartender logistischer Probleme und juristischer Auseinandersetzungen eher verlangsamt als beschleunigt würde. Ganz sicher aber wäre er wesentlich teurer geworden, weil ein Nachfolger Favres von der mittlerweile schwachen Position der Gotthardbahngesellschaft hätte profitieren können. Favre nützte das teilweise Entgegenkommen nicht viel. Die Anschaffung der Maschinen war weit teurer geworden, als er erwartet, die Lohnkosten überstiegen das, was er erhofft, und er kam weniger schnell voran, als er geglaubt hatte. Diese drei Kardinalsnöte liessen ihn scheitern.[130]

Favres eklatanter Geldmangel hatte gravierende Auswirkungen auf die Tunnelarbeiter, die zu 94 % aus Italien stammten (in der überwiegenden Mehrzahl aus ländlichen Gegenden des Piemonts). So forderte der Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels (neben einer weit höheren Zahl an krankheitsbedingten Todesfällen) mindestens 199 Unfalltote. Der 15 Jahre vorher fertiggestellte Mont Cenis-Tunnel kostete umgerechnet auf den Kilometer nicht einmal halb so viele Opfer, der Simplon (1898 – 1906) einen Fünftel. Die drei hauptsächlichen Todesursachen waren Unfälle mit Rollwagen (31 %), Steinschlag (28.5 %) und Sprengunglücke (27%).[131] Der Grund für die enorme Unfallhäufigkeit lag vor allem in der Finanzknappheit Favres, der sich weigerte, in genügendem Ausmass für Sicherheitsvorkehrungen zu sorgen. Die Behörden gaben, sofern sie die Unfälle überhaupt untersuchten, häufig den Verunglückten die Schuld. So ist die folgende Mitteilung des Urner Landammanns Arnold an das eid-

[129] Kuoni: S. 71 – 96.
[130] Ebd.
[131] Kuoni: S. 267/271.

genössische Justiz- und Polizeidepartement vom 3. Mai 1879 typisch: «Am 28. vorigen Monats, Mittags, wurde ... der Mineur Bianco Giuseppe von Valsavaranche, Provinz Turin, infolge eigener Unvorsichtigkeit von einer Lokomotive überfahren und sogleich getödtet.»[132] Die Gotthardbahngesellschaft ihrerseits stellte sich auf den Standpunkt, sie habe nichts mit den Unfällen zu tun, allein Favre sei verantwortlich. Weder sie noch dieser wurden von den Behörden je für einen Unfall belangt.[133]

Eine andere Folge von Favres Geldnöten waren die katastrophalen hygienischen Bedingungen in Airolo und Göschenen, wo die Arbeiter richtiggehend eingepfercht waren. Weil Favre kein Geld für das Erstellen von genügend Unterkünften hatte, waren die Arbeiter der Spekulation preisgegeben. Der Arzt Sonderegger und der Bauunternehmer Egger beschrieben in einem vom Bundesrat in Auftrag gegebenen Bericht die Verhältnisse in Göschenen so: «In einem von 240 Personen bewohnten Hause wurde im Gange des 3ten Stockes eben ein grosser Misthaufen mit der Schaufel theilweise abgetragen. Ein anderes Haus, mit über 200 Arbeitern, hat überhaupt gar keinen Abtritt; in andern Häusern von 50 – 100 Bewohnern sind Locale vorhanden, aber vernagelt, in andern sind sie offen; dessungeachtet steht es auf den Gängen nicht besser und liegen die Excremente auch rund um die Häuser und unter vielen Fenstern.»[134]

Im Juli 1875 war infolge der unhaltbaren Arbeitsbedingungen im grossen Tunnel (unter anderem mangelnde Belüftung) sogar ein Streik ausgebrochen, den sieben Urner Polizisten, verstärkt durch 15 stante pede zu Hilfspolizisten vereidigte Männer (davon die Mehrzahl Ausländer!) mit Waffengewalt niederschlugen, dies auf Verlangen von Favre, der für die Kosten des Einsatzes von den Urner Behörden denn auch belangt wurde. Vier Italiener wurden erschossen. Das erste Mal in der Geschichte der modernen Schweiz war ein Streik blutig niedergeschlagen worden. Der Bundesrat gab im folgenden beim Bündner Ständerat Hold eine Untersuchung in Auftrag. Der offizielle Bericht, der das Verhalten der Urner Behörden verteidigte, wurde gedruckt, der geheime, der das Vorgefallene ver-

---

[132] Bundesarchiv. Bestand E 53/175.
[133] Kuoni: S. 264 – 291.
[134] GB-Archiv. Mappe 299, Umschlag 4.

urteilte, totgeschwiegen und erst 1996 vom Schreibenden entdeckt.[135]

Favre selbst brachte sein grosses Werk kein Glück. In hoffnungslosem Rückstand, einen riesigen Schuldenberg vor Augen, brach er am 19. Juli 1879 bei einem Kontrollgang im Tunnel tot zusammen, wenige Monate vor dem Durchbruch des Richtstollens. Bossi, Ingenieur und Chef des Favre'schen Zentralbüros in Altdorf, wurde sein Nachfolger.[136] Am 31. Dezember 1881 wurde der Bau des Gotthard-Eisenbahntunnels fertiggestellt. Vom 1. Januar 1882 an rollten die Züge zwischen Göschenen und Airolo,[137] im Mai 1882 wurden die letzten Meter der Zufahrtsstrecken fertig.

Obwohl die Gotthardbahngesellschaft darauf verzichtete, die Kaution einzuziehen (die Verspätung hatte mehr als ein Jahr betragen), endete der Tunnelbau für die Tunnelunternehmung mit einem Debakel in Form eines Verlustes von 5.9 Mio. Franken. Für die Gotthardbahngesellschaft war der Bau des grossen Tunnels ein Gewinn. Sie musste für den Tunnellaufmeter zwar statt der ursprünglich veranschlagten 2'830 Franken 3'419 Franken zahlen (man war der Tunnelunternehmung einige Male entgegengekommen, schliesslich entschied ein Schiedsgericht in strittigen Fragen zu deren Gunsten), kassierte aber 3'733 Franken und machte somit insgesamt einen Profit von rund 4.7 Millionen Franken. Ein Drittel davon ging an die Aktionäre.[138]

Bilanz

Alfred Escher erlebte das alles nur noch aus der Ferne. Zu den Feierlichkeiten anlässlich des Durchbruchs des Richtstollens wurde er nicht eingeladen, an den Festivitäten anlässlich der Eröffnung der Bahn konnte er aus gesundheitlichen Gründen nicht teilnehmen. In der Begrüssungsrede von Bundespräsident Bavier wurde er, im

---

[135] Kuoni: S. 195–229.
[136] Kuoni: S. 100–104.
[137] GB-Archiv. Zehnter Geschäftsbericht der Direktion und des Verwaltungsrathes der Gotthardbahn umfassend das Jahr 1881. Luzern 1882. S. 20.
[138] Kuoni: S. 124–125.

Gegensatz zu Favre, nicht erwähnt.[139] Der Bau der Gotthardbahn, für die Escher sich – nach anfänglichem Zögern – eingesetzt hatte wie kein anderer, brachte ihm kein Glück; die Kränkung, von deren Leitung aus opportunistischen Gründen entfernt worden zu sein, überwand er nie.

Eschers Geringschätzung ging über seinen Tod hinaus. Im Gegensatz zu Favre, der noch jetzt jedem Schweizer Schulkind als Erbauer des Gotthard-Eisenbahntunnels bekannt ist, ist heute «auch der überdurchschnittlich gebildete Zürcher durchaus imstande, den Gründer der Gotthardbahn mit dem Erbauer des Linth-Kanals zu verwechseln»,[140] wie sich Walter P. Schmid in seiner Escher-Biographie treffend ausdrückte.

---

[139] Bavier, Simon. Lebenserinnerungen von Bundesrat Simon Bavier: 1825 – 1896. Chur 1925. S. 71 – 73.

[140] Schmid: S. 11.