

Geld, Geist und Schienen

Alfred Escher gründete zwischen 1850 und 1860 der Reihe nach eine Eisenbahngesellschaft, die ETH und die Schweizerische Kreditanstalt. Ein neues Buch mit Eschers Briefwechsel dokumentiert, wie sich das unternehmerische Zürich gegen das staatsgläubige Bern durchsetzte. *Von Peter Keller*

Diese Energie. In Alfred Escher (1819–1882) verdichtet sich die Gründerzeit der Schweiz, jene Beschleunigungsphase in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in die fast alle wichtigen Wirtschaftsgründungen fallen, die das Land heute noch prägen. Er selber wirkt als zentraler Katalysator: Escher treibt den Bau der Eisenbahn voran, gründet mit der Kreditanstalt die erste Schweizer Grossbank, stellt die politischen Weichen für das Polytechnikum (heutige ETH Zürich) und hilft mit, das moderne Versicherungsgeschäft aufzubauen (heutige Swiss Life und Swiss Re).

So fulminant Alfred Escher die verschlafene Schweiz umpflügt, am Ende wird er zur tragischen Figur: Er beisst sich am Gotthard die Zähne aus. Der Eisenbahntunnel durch das mächtige Granitmassiv sollte sein grösster Triumph werden. Doch die Kosten laufen aus dem Ruder, am Ende muss der Staat einspringen – die ultimative Demütigung für den wirtschaftsliberalen Pionier aus Zürich.

Um Alfred Escher ist auch die vierteilige Serie «Die Schweizer» nicht herumgekommen. Ihm wurde die letzte Folge gewidmet. Für die wissenschaftliche Aufarbeitung war die Alfred-Escher-Stiftung besorgt. Unter der Herausgeberschaft von Professor Joseph Jung ist soeben Band 5 seiner Briefwechsel erschienen. Die Sammlung umfasst die Jahre 1852 bis 1866. Vierzehn Jahre Volldampf im wahrsten Sinne des Wortes: In diese Zeit fällt Eschers Kampf für die privaten Eisenbahngesellschaften. Die Dampflokomotive steht für den Fortschritt schlechthin, «ohne Eisenbahnen gibt es im 19. Jahrhundert keinen modernen Staat» (Joseph Jung).

Im benachbarten Ausland werden bereits Tausende Kilometer Schienen verlegt. Die Schweiz droht den Anschluss zu verlieren – und mit ihr die vergleichsweise gutentwickelte Industrie. Namentlich den Baumwollspinnereien in Zürich und St. Gallen oder den grossen Handelsunternehmen droht das wirtschaftliche Abseits. Escher sieht den Handlungsbedarf und nutzt die Gunst der Stunde: Der junge, noch elastische Bundesstaat von 1848 bietet Leuten wie ihm ein einmaliges wirtschaftsliberales Zeitfenster.

Bei seinen Unternehmungen geht Escher mit einer gewissen Folgerichtigkeit vor. Um die zweite Industrialisierungsphase der Schweiz voranzubringen, sorgt er für die nötigen Schmiermittel: Geld, Geist und Schienen. Geld, damit die Unternehmen sich finanzieren können. Dafür gründet er die Schweizerische Kreditanstalt. Geist, damit die Lokomotiven, Brücken und

Tunnels gebaut werden können. Um den Bedarf an Ingenieuren abzudecken, gehört Escher zu den Mitinitiatoren der heutigen Eidgenössischen Technischen Hochschule (ETH). Mit den Schienen soll schliesslich schnell und preiswert ins Ausland gebracht werden, was die Exportnation Schweiz produziert oder zu produzieren beginnt: Textilien, Maschinen, Chemikalien.

Scharfe Angriffe aus Bern

Eschers erster Streich ist der Eisenbahnbau. An eine eidgenössische, an eine «Staatseisenbahn» glaubt der Zürcher Nationalrat nicht, dafür ist ihm der Berner Betrieb viel zu schwerfällig. Er kann sich durchsetzen: Das vom Nationalrat 1852 mit 68 gegen 22 und vom Ständerat mit 19 gegen 9 Stimmen angenommene Eisenbahngesetz schliesst die Gründung einer Staatsbahn aus. Die bereits bestehenden Privatbahngesellschaften können ihren Betrieb aufnehmen.

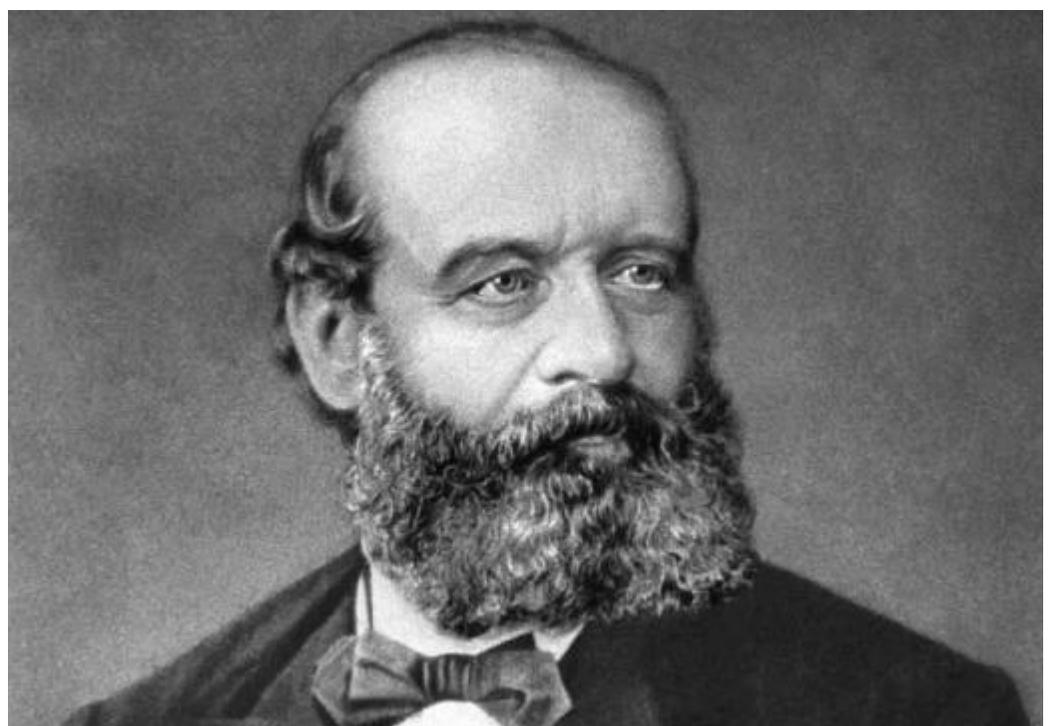
Am 28. Februar 1853 gründet Alfred Escher die Schweizerische Nordostbahn. Über den Thurgau will er möglichst bald eine Eisenbahnlinie an den Bodensee realisieren. Seinem engen politischen Weggefährten Arnold Otto Aepli umriss er in einem Brief (20. November 1852) die Vorzüge der Linienführung: «Die Verbindung Zürichs mit Deutschland ist bei der Thurgauerlinie kürzer als bei der St. Galler. Daraus ergibt sich für den Transport jeder Person

& jedes Centners Waare, die den Weg von Zürich nach Deutschland oder umgekehrt macht eine erhebliche Ersparniss an Zeit & Kosten.»

Eschers Umtriebigkeit ruft Kritiker auf den Plan. Namentlich der Berner Bundesrat Jakob Stämpfli richtet scharfe Angriffe gegen seinen politischen Widersacher, gegen den er 1852 im Parlament unterlegen war. Stämpfli setzte sich damals für die Staatseisenbahn ein. Er geisselt 1858 den Interessenkonflikt Eschers, ohne ihn direkt beim Namen zu nennen: «Doppelt gefährlich ist dieses Eisenbahnkönigtum, wenn die Träger desselben zugleich [...] Staatsbeamte oder gar Mitglieder gesetzgebender Räte sind.» Dass Bundesrat Stämpfli seine Tirade in der von ihm gegründeten *Berner Zeitung* veröffentlichte, dieser Interessenkonflikt schien ihn weniger zu stören.

Der Erfolg gab Escher, wenigstens vorerst, recht: Die föderalistischen Strukturen der Schweiz kamen dem unternehmerischen Geist Eschers und anderer entgegen. Einmal angestossen, entwickelte sich jene «positive Wechselwirkung zwischen Eisenbahn, Bank, Versicherung, Industrie, Handel, Ausbildung und Forschung» (Joseph Jung), die das Land bis heute zu den erfolgreichsten Wirtschaftsnationen der Welt macht.

Joseph Jung: Alfred Escher – Briefe 05. Alfred Eschers Briefwechsel 1852–1866. NZZ Libro. 441 S., Fr. 67.50



Volldampf im wahrsten Sinne des Wortes: der Zürcher Wirtschaftspionier Escher.