



Arbeiter posieren vor dem Nordportal des Gotthardtunnels anlässlich des Baubeginns 1872 (links). Der Bau war das Lebenswerk Alfred Eschers und stand zugleich am Anfang seines Niedergangs.

Illustrationen aus dem Buch «Alfred Escher, 1819–1882»

Als «Jahrhundertprojekt» wird er betitelt, der Gotthard-Basistunnel, der kommenden Jahr eröffnet werden soll. Mit den 57 Kilometern, die zwischen Erstfeld und Bodio liegen, wird er dann der längste Eisenbahntunnel der Welt sein.

Damit wiederholt sich die Geschichte: Bereits der 1882 eröffnete erste Gotthardtunnel war damals der längste der Welt. Und die Bezeichnung «Jahrhundertprojekt» ist für diesen Bau mindestens so angebracht, wenn man die immensen technischen Herausforderungen bedenkt, die damit verbunden waren. Die treibende Kraft war damals der Eisenbahnpionier Alfred Escher. Dabei hatte er ursprünglich ganz andere Pläne.

Ehrgeiziger Machtmensch

Alfred Escher. Keiner hat die moderne Schweiz stärker geprägt als er. Aus heutiger Sicht erscheinen die Errungenschaften des Politikers und Wirtschaftsführers fast unvorstellbar. Er war lange Jahre Zürcher Regierungsrat und gleichzeitig Nationalrat. Gleich an mehreren Grossprojekten war er massgeblich beteiligt: an der Gründung des Eidgenössischen Polytechnikums (der heutigen ETH), der Schweizerischen Kreditanstalt (heute Credit Suisse), der Schweizerischen Lebensversicherungs- und Rentenanstalt (heute Swiss Life) wie auch der Schweizerischen Rückversicherungsanstalt (heute Swiss Re). Sein Lebenswerk war aber zweifelsohne die Gotthardbahn.

Eschers immenser Ehrgeiz war gleichzeitig positive und negative Kraft: Er war ein Machtmensch; Kompromisse waren ihm zuwider; mit seinen Gegnern ging er unzimperlich um, sei es in der Wirtschaft oder in der Politik.

Die Anfangszeiten des Bundesstaats waren geprägt vom Konflikt zwischen Freisinnigen und Konservativen. Der liberale Escher sah in einem starken Zentralstaat den Schlüssel zum Fortschritt des Landes und bekämpfte die Konservativen, die sich hartnäckig gegen jede Machtverschiebung von den Kantonen zum Bund stemmten.

Gotthard gegen Lukmanier

Mit der fortschreitenden Industrialisierung und der zunehmenden Bedeutung der Eisenbahn als Transportmittel

begann man sich Gedanken darüber zu machen, wie sich das grösste Hindernis für den Gütertransport überwinden liess: die Alpen. Escher erachtete diese Herausforderung als dringend. Er fürchtete, «dass die Schweiz ohne eine den Wall ihrer Alpen durchbrechende Eisenbahn zu einem von dem grossen Weltverkehr umgangenen und verlassenem Eilande herabsinken müsste», wie er in seinen Aufzeichnungen notierte.

Die grosse Frage war, wo die Berge durchquert werden sollten. Eine Zeit lang hatte das Projekt eines Tunnels am Lukmanierpass, der von Graubünden ins Tessin führt, die besten Karten. Diese Variante befürwortete zunächst auch Escher. Dafür verantwortlich waren einerseits technische Bedenken gegen die Gotthardroute. Daneben gab es aber auch persönliche Gründe: Die Ostschweiz, die sich vor allem für den Lukmanier einsetzte, stand Escher näher. Dagegen war sein Verhältnis zu den ehemaligen Sonderbundskantonen in der Zentralschweiz gespannt. «Die katholisch-konservativ geprägten Inner-schweizer empfand er als verknorzt und

hinterwäldlerisch», sagt Joseph Jung, Geschäftsführer der Alfred-Escher-Stiftung und Autor einer Biografie über den Eisenbahnpionier.

«Verfluchte Schuldigkeit»

Doch die Argumente für den Gotthard wurden stärker. Zwar wäre ein Tunnel am Lukmanier kürzer gewesen. Der Zugang zum Gotthard war jedoch direkter und schneller. Zudem relativierte der technische Fortschritt einige Bedenken gegen den Gotthard. Für Escher kam hinzu, dass die Nordostbahn, deren Gründer und Präsident er war, in den 1860er-Jahren die Ost-West-Bahn übernahm und sich damit in Richtung Zentralschweiz ausdehnte. Eine Alpenquerung am Gotthard kam ihr entgegen.

Escher gab der Vernunft schliesslich den Vorrang vor persönlichen Präferenzen und setzte sich fortan für den Gotthard ein. Der Entscheid fiel ihm allerdings nicht leicht, wie er in einem Brief an den liberalen Glarner Politiker Johann Jakob Blumer 1863 erklärte. Aufgrund der Faktenlage, schrieb Escher, sei es seine «verfluchte Schuldigkeit,

nunmehr offen für den Gotthard Partei zu nehmen». Als Präsident der neu gegründeten Gotthardbahn-Gesellschaft, als Präsident der Kreditanstalt, aber auch als Regierungsrat und Nationalrat warf er das Gewicht all seiner Ämter in die Waagschale – von seinem finanziellen Engagement ganz zu schweigen.

Differenzen überwunden

Doch nicht nur Escher, auch die vermeintlich hinterwäldlerischen Inner-schweizer engagierten sich für das Mammutprojekt. In Uri beschloss die Landsgemeinde, eine Million Franken ins Projekt zu investieren – ein für damalige Verhältnisse stolzer Betrag. Auch Luzern beteiligte sich an der Finanzierung. «Wenn es um Sachfragen ging, verschwanden die Differenzen zwischen Konservativen und Liberalen oft plötzlich», sagt Joseph Jung.

So brachte der Gotthardtunnel nicht nur das Tessin und die Deutschschweiz näher zusammen, sondern vermochte auch die Gräben zwischen Freisinn und Konservativen zu überbrücken – zumindest vorübergehend.

Dr. Escher – und wie er lernte, den Gotthard zu lieben

PIONIER Alfred Escher war die treibende Kraft hinter dem Bau des Gotthardtunnels. Dabei brachte er dem Projekt zunächst wenig Sympathien entgegen, wie auch seine nun veröffentlichten Briefe zeigen.

LUKAS LEUZINGER
lukas.leuzinger@luzernerzeitung.ch

5018 Briefe online gestellt

PROJEKT I kz. Alfred Escher hatte ein weit verzweigtes Netzwerk und war mit zahlreichen Personen in Kontakt. Die Alfred-Escher-Stiftung hat sämtliche noch erhaltenen Briefe von und an den Politiker und Wirtschaftsführer digitalisiert. Vergangenen Mittwoch machte sie die 5018 Briefe im Internet öffentlich zugänglich. Sie wurden von 678 verschiedenen Personen verfasst. Die Briefe sind kategorisiert nach Datum, Themen und Absender bzw. Empfänger. So kann man beispielsweise alle Briefe zum Thema Gotthardbahn durchstöbern (es sind 1795).



Sammlung: Die Briefe finden Sie unter www.briefedition.alfred-escher.ch

Vergessen waren die Feindschaften allerdings nicht. Als das Gotthard-Projekt in Schwierigkeiten geriet, liessen Eschers Gegner nicht lange auf sich warten. 1876, also vier Jahre nach Baubeginn, stellte sich heraus, dass die Kosten um 100 Millionen Franken zu tief angesetzt gewesen waren. Escher organisierte frisches Geld, um die Lücke zu schliessen. Dennoch wuchs die Kritik an ihm. 1878 trat er als Direktionspräsident der Gotthardbahn-Gesellschaft zurück. Auf ihn folgte sein Freund, der liberale Luzerner Politiker Josef Zingg.

Man könnte es als Ironie des Schicksals sehen, dass Eschers Lebenswerk, der Gotthardtunnel, zugleich seinen Niedergang einläutete. Der Widerstand gegen ihn wuchs, Freunde wandten sich von ihm ab. Zur Feier, die 1880 anlässlich des Durchstichs am Gotthard veranstaltet wurde, lud man ihn nicht einmal ein. Sein Gesundheitszustand verschlechterte sich zunehmend. 1882 starb Alfred Escher erschöpft und zermürbt in seiner Villa in Zürich. Den Gotthardtunnel, der wenige Monate zuvor eröffnet worden war, hatte er nie durchquert.