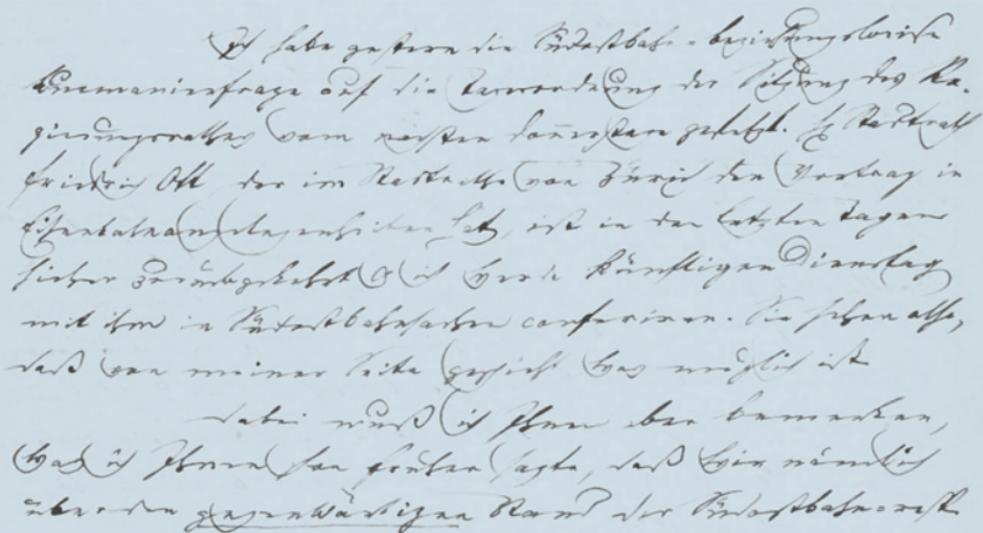


Alfred Escher zwischen Lukmanier und Gotthard

Briefe zur schweizerischen Alpenbahnfrage 1850–1882

Herausgegeben von Joseph Jung

Band 1 Teil 1



Ich habe gestern die Bundesversammlung über die
Brennanerfrage auf die Verantwortung der Regierung des Ka.
gesehen und das dem Kaiser sehr angenehm gefiel. In Bern
wurde die Sache im Reichstag von Frenkel dem Vorschlag in
Einsicht genommen und ich in der letzten Sitzung
sicher durchgehenden. Die Sache ist nun in
mit dem in Bern durchzuführen. Die Sache ist
sich von mir nicht gefiel. Das möglich ist
Lieber wird die Sache über kommen,
das ist schon sehr schön, das Sie nicht
über den gegenwärtigen Stand der Bundesversammlung

Zum Geleit

Ob mein «Amtsvorgänger» Alfred Escher wohl daran dachte, dass sein Lebenswerk noch weit über hundert Jahre ein politisches und gesellschaftliches Thema bleiben würde? Die Gotthardbahn, Verknüpfung zwischen Nord und Süd. Sie verbindet Regen mit Sonnenschein, Kälte mit Wärme, Dolce Vita mit «Schaffe, schaffe, Häusle baue» – zumindest in einer leicht idealisierten, wenn nicht klischierten Vorstellung. Damals war die Gotthardbahn ein kleines Weltwunder. Heute ist die Neat ein politischer Dauerbrenner. Und gebohrt wird noch immer.

Aber bei aller Diskussion um Schwerverkehrsabgaben, Vierzigtönnner und Bahnverlad: Was Alfred Escher mit seinem damaligen Einsatz für die Gotthardbahn geschaffen hat, sind mehr als nur ein, zwei Wirbel im wirtschaftlichen Rückgrat der Schweiz. Doch aus dem Süden kamen nicht nur Güter, sondern auch Menschen.

Daran war zu jener Zeit noch nicht zu denken: dass italienische Arbeiter den Tunnel nicht nur graben würden, sondern Jahrzehnte später Tausende italienische Arbeitskräfte und ihre Familien durch ihn hindurch reisen, auf der Suche nach Broterwerb und Wohlstand im nördlichen Nachbarland. Mit sich brachten sie mehr oder weniger exotische Dinge, vom Salami bis zum Bocciaspiel, und prägten so nicht nur die Schweizer Küche, sondern die Kultur gleich mit.

Die Gotthardbahn war also nicht bloss ein langes Loch im Felsen, in das Schienen gelegt wurden. Sie war auch die Membran, durch welche eine wirtschaftliche und kulturelle Osmose entstehen konnte. Sie ist massgeblich das Verdienst eines Mannes, der ein unglaubliches Tempo an den Tag legte. Der die Eidgenossenschaft genauso prägte wie den Kanton Zürich. Der die Kreditanstalt genauso ins Leben rief wie den Zürcher Lehrmittelverlag. Der massgeblich an der Gründung der späteren ETH beteiligt war. Und der trotz dieser vielen Engagements all seine Energie in die Eisenbahn steckte, weil er in ihr die Zukunft sah. Kurzum: Alfred Escher war ein Mann, dessen Arbeitstempo wohl noch heute die meisten Mitmenschen in Erstaunen versetzen würde.

Dass man in Zürich um die Familie Escher einfach nicht herumkommt, beweist der Ort, an dem ich diese Zeilen schreibe: mein Büro im Zürcher Kaspar-Escher-Haus. Benannt nach einem Namensvetter und Verwandten von Alfred Eschers Grossvater, Hans Caspar Escher. Im Gegensatz zum berühmten Industriellen hatte der Grossvater weniger Glück: Im Strudel eines Konkurses musste er Zürich im ausgehenden 18. Jahrhundert verlassen und sich in russische Kriegsdienste begeben. Wie es scheint, betraf das Phänomen des gesellschaftlichen Todes immer wieder berühmte Zürcher Familien. Sein Sohn Heinrich kehrte später als wohlhabender Mann aus den Vereinigten Staaten zurück, vermochte aber den gesellschaftlichen Rang von einst nicht mehr zu erklimmen. Erst mit dem Aufstieg Alfred Eschers war die Familie in Zürich vollständig rehabilitiert.

Vielleicht war es nicht zuletzt dieser Klecks im Reinheft der Familie, der Alfred Escher zum Erfolg trieb. Der aus ihm einen Staatsmann und grossen Unternehmer machte. Aber auch einen modernen politischen Denker. Fortschrittliche Gedanken, die sich durchsetzen, kommen nicht selten von Menschen, die sich in einem System behaupten mussten. Glücklicherweise ist, wenn nicht bereits alles in die Wiege gelegt wird.

Zürich, im Frühjahr 2008

Dr. Markus Notter

Regierungspräsident des Kantons Zürich

PS: Ich habe mich bereits damit abgefunden, dass von mir wohl nie ein Briefwechsel verlegt werden wird. Aber vielleicht kann man in ein paar Jahrzehnten meinen E-Mail-Verkehr downloaden.

Band 1 Teil 1

Alfred Eschers grösstes und letztes Werk

Alfred Escher	9
Die Gotthardbahn	10
Die Alfred Escher-Stiftung und die Briefedition	14

Wege zur Globalisierung: Die Eliminierung der Alpen für den Transitverkehr

17

Weichenstellung zum Eisenbahnland Schweiz

Die Anfänge des Eisenbahnbaus	25
Das Eisenbahngesetz von 1852	26
Regionale, nationale und internationale Verbindungen	27
Briefe 1–4 (1850–1852)	31

Escher und die Ostalpenbahnfrage

Lukmanier versus Gotthard: Die Ausgangslage	41
Das erste Lukmanierkomitee und die Südostbahn	42
Feilschen um Konzessionen und Finanzen	44
Die ersten Jahre der Südostbahn	47
Schweizer Eisenbahngesellschaften im Fusionsfieber	49
Linien und Projekte	51
Neuer Anlauf und neue Werbungen	53
Lukmanier versus Gotthard: Die Entscheidung und die Folgen	55
Briefe 5–47 (1853–1861)	61

Eschers Kurswechsel und die Gotthardkonferenz von 1863

Die Ausgangslage zu Beginn der 1860er Jahre	151
Der Kampf um die Konzession im Kanton Tessin	152
Eisenbahntechnische Detailkenntnisse: Studien, Gutachten, Expertisen	153
Eschers Kurswechsel	154
Die Gotthardkonferenz von 1863	157
Briefe 48–60 (1863)	162

Die Gotthardvereinigung

Entwicklungsgeschichte 1864–1867	193
Handelsvertragsunterhandlungen	199
Die internationale Gotthardkonferenz von 1869	201
Ringen mit den Splügenpromotoren	202
Subventionsbeschaffung und Staatsvertragsgenehmigung	203
Deutsch-Französischer Krieg und Ratifizierung des Staatsvertrags	206
Geldbeschaffung: Die Bildung des Finanzkonsortiums	207
Die Gotthardbahn: Geschäftssitz und Organisation	209
Vergabe des Auftrags und Beginn der Bauarbeiten	210
Briefe 61–190 (1864–1874)	216

Band 1 Teil 2

Die Rekonstruktion der Gotthardbahn

Oberingenieur Hellwags Kostenvoranschlag vom Frühjahr 1876	391
Die internationale Konferenz von Juni 1877 in Luzern	394
Die Nachsubventionierungsfrage in der Schweiz	396
Das Aktien- und Obligationenkapital der Gotthardbahn	399
Die Auseinandersetzungen zwischen Louis Favre und der Gotthardbahn	401
Die Beziehung zwischen Alfred Escher und Bundesrat Emil Welti	404
Probleme mit Oberingenieur Hellwag	406
Alfred Escher tritt zurück	410
Briefe 191–390 (1875–1879)	416

Vollendung

Der Durchstich des Gotthardtunnels	665
Die Eröffnung der Gotthardlinie und letzte Ehrungen	666
Briefe 391–427 (1880–1882)	670

Band 1 Teil 3

Anhang**Editorischer Bericht**

Einrichtung der Edition	707
Provenienz und Publikationsgeschichte	709
Auswahl, Textvorlagen und Anordnung	710
Textwiedergabe	711

Dank 713**Kurzbiographien** 715**Tabelle der Eisenbahngesellschaften** 730**Karten** 732

Eisenbahnkarte Schweiz 1860	733
Eisenbahnkarte Schweiz 1882	735
Karte der Orte und Pässe	737

Quellen- und Literaturverzeichnis 739**Briefverzeichnis** 765**Abkürzungsverzeichnis** 781**Register der Eisenbahngesellschaften** 785**Ortsregister** 786**Personenregister** 794

Alfred Eschers grösstes und letztes Werk

Alfred Escher

Der Zürcher Alfred Escher war die herausragende wirtschaftspolitische Persönlichkeit in der Schweiz des 19. Jahrhunderts. Er zählte zu jenen Pionieren der Gründerzeit, die das dynamische Umfeld des jungen Bundesstaates zu nutzen wussten. Eschers Aufstieg in der kantonalen und eidgenössischen Politik war geradezu kompetenthaft: Mit 26 Jahren war er zürcherischer Grossrat und Tagsatzungsgesandter, mit 29 Zürcher Regierungsrat, erstmals Präsident des Zürcher Grossen Rates und eines der jüngsten Mitglieder des 1848 gewählten ersten Nationalrates, mit 30 erstmals Regierungsrats- und Nationalratspräsident. Noch war das neugeschaffene Parlament 1848 nicht zu seiner ersten Sitzung zusammengetreten, als der 29jährige Zürcher schon als eidgenössischer Kommissär in den Kanton Tessin geschickt wurde. Über die ganze Zeit seiner politischen Tätigkeit sass Escher in mehr als 200 eidgenössischen und zürcherischen Kommissionen, von denen er einen grossen Teil präsidierte. Auf Escher gehen die bis heute massgeblichen Maximen der schweizerischen Neutralitätspolitik zurück. Sowohl im Neuenburger Konflikt und im Savoyer Handel als auch in der Flüchtlingsproblematik profilierte er sich als pragmatischer Aussenpolitiker, der nicht in erster Linie für militärische, sondern für wirtschaftliche Stärke plädierte. Eschers «Erfolgsjahrzehnt» dauerte von 1848/49 bis in die frühen 1860er Jahre. In diesem Zeitraum realisierte Escher seine grossen wirtschafts- und kulturpolitischen Projekte: die Nordostbahn (1852/53), das Eidgenössische Polytechnikum (1855, heute ETH Zürich), die Schweizerische Kreditanstalt (1856, heute Credit Suisse) und die Schweizerische Lebensversicherungs- und Rentenanstalt (1857, heute Swiss Life). Die Synergien, die er zwischen Politik, Bank-, Eisenbahn- und Bildungswesen schuf, verhalfen der Schweiz zu einem ungeahnten Aufschwung.

Den eigentlichen Motor der wirtschaftlichen Entwicklung stellten der von Alfred Escher 1852 massgeblich erwirkte Entscheid für den privaten Eisenbahnbau und der dadurch entfesselte Konkurrenzkampf zwischen den verschiedenen Bahngesellschaften dar. Die Situation erforderte Politiker und Wirtschaftsvertreter, die dank einer starken Hausmacht in Regierung und Parlament in der Lage waren, sich durchzusetzen. Politik und Wirtschaft mussten zusammengehen, um den anstehenden Herausforderungen gewachsen zu sein. Zur Durchsetzung der grossen Infrastrukturvorhaben brauchte es die grundsätzlichen Mehrheiten, die Escher im Nationalrat hatte; es bedurfte des «Systems Escher», das wichtige Ämter und Funktionen, Politik und Wirtschaft zusammenschloss. Escher wusste seine Macht und seine Einflussmöglichkeiten gezielt zum Wohl der Schweiz einzusetzen. Er trug wesentlich zur verkehrstechnischen Erschliessung des Landes und zu dessen Anschluss an die Welt bei. Die schweizerische Eisenbahnlandschaft prägte er einerseits als Politiker auf kantonaler und eidgenössischer Ebene, andererseits als Direktionspräsident der Schweizerischen Nordostbahn und später der Gotthardbahn-Gesellschaft entscheidend. In diesem Zusammenhang gründete Escher auch die Schweizerische Kreditanstalt, die den Ausbau des Eisenbahnnetzes durch neue Finanzierungsmöglichkeiten vorantrieb. Der Vormarsch des Dampfrosses wiederum stiess eine ganze Reihe weiterer wirtschaftlicher Entwicklungen an und veränderte die Gesellschaft nachhaltig. Alfred Escher, an der Spitze der fortschrittlichen, wirtschaftsliberalen Strömungen stehend, gilt als Personifikation des fulminanten Aufbruchs zur modernen Schweiz ab Mitte des 19. Jahrhunderts.

Sein grösster Erfolg fiel in die 1870er Jahre. Escher erkannte die eminente Bedeutung einer Nord-Süd-Verbindung für die Schweiz und verhalf dem Gotthardunternehmen unter Einsatz seiner ganzen Kraft und seines einzigartigen Beziehungsnetzes zum Sieg über die anderen Alpenbahnvorhaben. Mit der erfolgreichen Realisierung des Gotthardprojekts setzte Escher seinem Lebenswerk die Krone auf – und dies paradoxerweise in einer Zeit, die nicht mehr die seine war. Die einzigartige Epoche des ungehemmten Schweizer Wirtschaftsliberalismus gehörte längst der Vergangenheit an. In Eschers Stammland, dem Kanton Zürich, wurde seinem liberalen System durch die demokratische Bewegung mehr und mehr der Boden entzogen, und auch auf Bundesebene büssten die Liberalen ihre absoluten Mehrheiten ein. Eschers Beziehungsnetz und Machtapparat schrumpften unaufhaltsam, nicht zuletzt auch durch den Tod etlicher wichtiger Weggefährten. Escher selbst war zu einem Anachronismus geworden. Ausgerechnet das Gotthardprojekt geriet ihm persönlich zur grössten Niederlage und zur wohl schmerzlichsten Enttäuschung seines Lebens. Trotzdem gelang es ihm, mit dem Jahrhundertbau der Gotthardbahn den Grundstein für das moderne Transitland Schweiz zu legen.

Die Gotthardbahn

1882 feierte die Schweiz mit der Eröffnung der Gotthardlinie ein modernes Weltwunder, einen grandiosen Triumph von Wissenschaft und Technik: die Bezwingung des helvetischen Alpenriegels. Die Gotthardbahn war damals das weltweit kühnste eisenbahntechnische Unternehmen und ist das grösste Projekt geblieben, das in der Schweiz bis Ende des 20. Jahrhunderts realisiert worden ist. Die Gotthardbahn war die erste wintersichere Verbindung durch die Schweizer Alpen, der schnellste und einfachste Weg durchs Zentralgebirge des Kontinents. Der Tunnel wurde denn auch als Triumph der Technik und als Sieg des Menschen über die Natur gefeiert. Die Eisenbahnlinie durch den Gotthard eröffnete den wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen zwischen Italien, der Schweiz und Deutschland neue Möglichkeiten, und der Schweiz gelang es, sich als modernes Transitland zu etablieren. Das Thema Alpentransversale hat auch nach über 125 Jahren nichts an Brisanz eingebüsst. Die Überwindung der Alpen stellt nach wie vor eine Herausforderung dar, die ausserordentliche Leistungen verlangt.

Mit dem 34,6 km langen neuen Lötschbergtunnel, der im Juni 2007 eröffnet wurde, bekommt das Jahrhundertwerk Gotthardbahn Gesellschaft: Die Linie durch den Lötschberg ist der erste fertiggestellte Basistunnel durch die Alpen und wie einst der Gotthardtunnel der längste Alpentunnel. Nach dem Seikan- und dem Eurotunnel ist er der drittlängste Tunnel der Welt. Allerdings wird der Gotthardbasistunnel mit seinen 57 km Länge, der voraussichtlich 2016/17 beendet wird, dem Lötschberg den Rang wieder ablaufen. Die damalige Planungs- und Baugeschichte der Alpentransversale und die aktuelle Verwirklichung der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) weisen erstaunlich viele Ähnlichkeiten auf. Sowohl die Debatten, Konfliktlinien und Zielsetzungen auf politischer Ebene als auch die finanziellen, technischen und rechtlichen Probleme gleichen sich in mehrfacher Hinsicht. Mit der historischen Gotthardbahn wie mit der Neat sollten die Gefahr einer Umfahrung der Schweiz abgewendet und der Anschluss ans europäische Schienen- bzw. Hochgeschwindigkeitsnetz gesichert werden. Neben der Belebung der Wirtschaft wird der Alpentransversale heute wie im 19. Jahrhundert ein gesellschaftspolitischer Nutzen zugeschrieben: Man verspricht sich einen wichtigen Beitrag zum Zusammenhalt der Regionen diesseits und jenseits der Schweizer Alpen.

Wie bereits 1869 und 1877 gelang auch im ausgehenden 20. Jahrhundert das verhandlungstaktische Meisterstück, das Ausland für ein schweizerisches Grossprojekt zu gewinnen, wenn auch in etwas anderer Form und in geringerem Umfang. Subventionierten Italien und Deutschland zu einem grossen Teil die Realisierung der historischen Gotthardlinie, so verpflichtet sich heute die Europäische Union, den Bau der Neat auf indirektem Weg zu unterstützen. Wesentlich verändert haben sich bei den Verhandlungen mit den Nachbarstaaten die Rahmenbedingungen, wenn diese auch nichts an Komplexität eingebüsst haben. Im 19. Jahrhundert war die Situation durch die häufigen und schnell aufeinanderfolgenden Regierungswechsel in Italien sowie die grosse Zahl der deutschen Ansprechpartner erschwert worden. Bei den Verhandlungen über die bilateralen Verträge I, in denen über die leistungsabhängige Schwerkverkehrsabgabe auch die Beteiligung des Auslands an der Neat festgelegt wurde, stand der Schweiz mit der Europäischen Union zwar nur noch ein einziger, dafür übermächtiger Verhandlungspartner gegenüber.

Untrennbar ist mit dem ersten Gotthardtunnel das Leben und Wirken Alfred Eschers verknüpft. Welche Dichte diese Verknüpfung aber aufwies und wie weitgehend der prominente Zürcher die Fäden bei der Realisierung der Gotthardbahn in der Hand hatte, wird dem Leser der vorliegenden Bände erstmals detailliert und greifbar vor Augen geführt. Escher war die Seele des Gotthardprojekts; ohne ihn wäre die erste Schweizer Alpentransversale Jahre, wenn nicht Jahrzehnte später verwirklicht worden.

Eschers Korrespondenz verdeutlicht, wie sein in diesem Umfang einzigartiger Einfluss auf politischer und wirtschaftlicher Ebene, sein breit angelegtes Beziehungsnetz, aber auch sein unermüdlicher Schaffensdrang, seine Hartnäckigkeit und sein professionelles, zielgerichtetes Vorgehen dem Gotthardprojekt schliesslich zum Durchbruch verhalfen. Geradezu unerbittlich, rücksichts- und gnadenlos und trotz aller Widrigkeiten und Hindernisse hielt er an seiner Vision fest.

Escher war im Unterschied zu anderen am Gotthardvorhaben beteiligten Persönlichkeiten ein Macher und hinterliess entsprechende Spuren. Er schreckte nicht davor zurück, grosse Projekte zielstrebig und energisch anzugehen. In der Öffnung der Schweiz und im Bereitstellen von Infrastrukturen sah er eine für den jungen Bundesstaat existentielle Notwendigkeit. Gleichzeitig musste die Schweiz aber ihren eigenständigen und neutralen Charakter bewahren können.

Massgeblich prägte Alfred Escher die Strukturen des jungen Bundesstaates. So trug er entscheidend zum Eisenbahngesetz von 1852 bei, das den Bau von Eisenbahnen Privaten bzw. den Kantonen überliess. Als «Eisenbahnbaron», Bankier und Politiker gab er die Impulse auf wirtschafts-, innen- und aussenpolitischer Ebene und stiess so den Aufbruch zur modernen Schweiz an.

Alfred Escher erkannte schon früh die Gefahr, dass die Schweiz ohne Eisenbahnverbindungen ins nahe Ausland zu einem «von dem grossen Weltverkehr umgangenen und verlassenen Eilande herabsinken» könnte. Seit 1850 korrespondierte er mit den Promotoren einer Ostalpenbahn über eine Lukmaniertransversale. Ab 1863 setzte er sich mit Aufbietung aller Kräfte für die Gotthardbahn ein. Dabei war er Visionär, Politiker und Unternehmer in einem. Versiert führte er Verhandlungen mit eidgenössischen und kantonalen Behörden sowie den Regierungen Deutschlands und Italiens, zog Fachleute aus Finanz- und Eisenbahnkreisen zu Rat und unternahm zu diesem Zweck zahlreiche Reisen. Dabei liess Escher geschickt und ganz

unbefangen das Netzwerk seiner Beziehungen spielen und nutzte seine bis heute einzigartige Kumulation und Verflechtung von Machtpositionen und Ämtern. Im Ausland gestaltete sich das Lobbying allerdings schwieriger als in der Schweiz: Italien und Deutschland mussten für das Wagnis «Gotthard» gewonnen und davon überzeugt werden, dass die kleine, unbedeutende Schweiz fähig war, ein Bauwerk dieses Umfangs zu realisieren. Escher begnügte sich aber nicht mit der Suche nach politischen Mehrheiten und finanzieller Unterstützung, sondern übernahm bis 1878 als Direktionspräsident auch das Management der Gotthardbahn-Gesellschaft.

Wie die vorliegenden Teilbände an zahlreichen Beispielen aufzeigen, zeugt Eschers Wirken für die Alpentransversale von einer Professionalität, die ihresgleichen sucht. In schwierigen Entscheidungs- und Problemlösungsprozessen zeichnete er sich durch ein sachgerechtes und wohlüberlegtes Vorgehen aus. Escher verfolgte seine Ziele zwar konsequent, aber nicht blindlings – neue Entwicklungen zog er in seine Entscheidungen mit ein. Auch in der Alpenbahnfrage blieb er pragmatisch und unterstützte das jeweils aussichtsreichere Projekt. Diese offene Haltung war es, die den liberalen Escher vom Lager der ihm mental näherstehenden Lukmaniervertreter in dasjenige der katholisch-konservativ geprägten Zentralschweizer wechseln liess.

Anfang der 1850er Jahre galt Eschers Aufmerksamkeit noch der Lukmanierlinie, von deren Vertretern er als tatkräftige Persönlichkeit, als Kopf der Schweizerischen Nordostbahn und des Kantons Zürich umworben wurde. Die Lukmanierbahn, die von Chur nach Biasca führen sollte, war zu diesem Zeitpunkt das einzige in den Grundzügen konzipierte Projekt, das als technisch machbar galt und einige wichtige politische Entscheidungsträger hinter sich zu scharen vermochte. Vertreter der Lukmaniervariante wie Johann Jakob Blumer, Johann Rudolf Brosi und Arnold Otto Aepli gehörten zu Eschers Freundeskreis. Allerdings traten immer neue Hindernisse auf. Bald erwiesen sich die Verantwortlichen wie auch die englischen Geldgeber als unzuverlässig und unprofessionell. Mit der Verdichtung des Schweizer Eisenbahnnetzes, der technischen Weiterentwicklung und der Lancierung der ersten Gotthardstudien veränderte sich die Sachlage. In der ersten Hälfte der 1860er Jahre neigte sich die Waagschale zugunsten des Gotthardunternehmens. Wirtschaftsstrategische Überlegungen gewannen für Escher die Oberhand über seine parteipolitischen Präferenzen als Führer der liberalen Kräfte. Schliesslich verband die Gotthardachse «die Schweiz auf dem kürzesten Wege mit Italien und dem Oriente». Im übrigen konnte nur der Gotthard den innenpolitischen Anforderungen einer Alpentransversale gerecht werden: Er verband den Norden der Schweiz auf direktem Weg mit dem Tessin, war dank seiner zentralen Lage volkswirtschaftlich für eine Mehrheit der Kantone interessant und fand daher den nötigen politischen Rückhalt. Zudem barg er in militärischer und versorgungstechnischer Hinsicht weniger Risiken und Gefahren als andere Projekte. Die politischen Entwicklungen – mit der Einigung Italiens und Deutschlands auch auf europäischer Ebene – begünstigten den Gotthard gegenüber dem Lukmanier. Hinzu kam, dass Preussens Wirtschaftsmacht jene der politischen Grossmacht Österreich bei weitem überwog und die Zürcher Liberalen ideologisch auf Deutschland ausgerichtet waren. Das Splügenprojekt hatte nie eine Chance – das Lukmanierprojekt nur während kurzer Zeit. Eine Westalpenbahn kam angesichts der infolge des Savoyer Handels (1860) getrübbten Beziehungen zu Frankreich und in Anbetracht der Zürcher Sympathien für Deutschland ebenfalls nicht in Frage.

Eschers Professionalität zeigte sich auch in seiner Fähigkeit, Fachwissen gezielt einzusetzen, indem er die besten Köpfe wie etwa Bauunternehmer Louis Favre, die Obergeringenieure Robert Gerwig sowie Konrad Wilhelm Hellweg oder den Finanzfachmann Georg Stoll – um nur einige zu nennen – um sich scharte. Diese Fähigkeit Eschers trug schliesslich auch wesentlich zur Präzision in Planung und Umsetzung des Gotthardprojekts bei. Aus heutiger Sicht ist beeindruckend, wie exakt Favre angesichts der zahlreichen Unbekannten – das Gotthardmassiv glich einer geologischen Blackbox – seine Arbeiten hatte planen können. Der Tunnel wurde zwar «erst» am 1. Januar 1882 – 15 Monate nach Ablauf der vereinbarten achtjährigen Baufrist – für den Verkehr geöffnet. Aus technischer Sicht hätte der Tunnel jedoch problemlos fristgerecht auf Oktober 1880 fertiggestellt werden können. Finanzielle, politische, diplomatische und juristische Komplikationen und insbesondere personelle Veränderungen in der Führungsstruktur führten die Verzögerung herbei. Alfred Escher trat 1878 als Direktionspräsident zurück. Favre selbst verstarb ein Jahr später unerwartet während einer Tunnelinspektion an einem Herzversagen. Dennoch: Der Durchstich war nach knapp siebeneinhalbjähriger Bauzeit Ende Februar 1880, noch einen Monat früher als 1872 projektiert, geschafft worden. Berücksichtigt man zudem, dass mit dem Gotthardprojekt technisches Neuland beschritten wurde, dass Favre mit unvorhersehbaren geologischen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte und dass Arbeitsniederlegungen, Streiks und Unfälle immer wieder zu Baustopps führten, so ist Favres Termintreue grösster Respekt zu zollen. Bewunderung verdient auch das Finanzmanagement. Angesichts des damaligen technischen Wissensstandes fiel die Kostenüberschreitung für den Gotthardtunnel und die Zufahrtslinien mit insgesamt 21 Millionen Franken oder 11% des Budgets gering aus. Auch dass das Projekt im Laufe der Bauzeit redimensioniert werden musste, schmälert die Leistung der Pioniere nicht. Den Abstrichen stehen immer auch Qualitätsverbesserungen gegenüber. Eine genaue Kostenrechnung ist übrigens bei einem Bauvorhaben dieser Grössenordnung (wie die Neat eindrücklich vor Augen führt) bis heute ein Ding der Unmöglichkeit geblieben.

Die Wahl Favres war nicht nur qualitativ ein genialer Schachzug. Mit dem Genfer Sympathieträger gelang es Escher, auch die Westschweiz in das nunmehr helvetische Projekt einzubeziehen. Auch Hellweg war fachlich gesehen die beste Wahl. Allerdings fehlte es diesem an der im «inner circle» um Escher praktizierten Loyalität. Für Escher eröffnete sich damit in der schwierigen Phase, als es um die Redimensionierung und Sanierung der Gotthardbahn ging und er den steten Angriffen der Demokraten ausgesetzt war, eine dritte Front innerhalb des Unternehmens.

Eschers ungeheures Schaffen und sein weitsichtiges politisches und wirtschaftliches Wirken waren nicht auf eigene finanzielle Vorteile, sondern auf das Gemeinwohl gerichtet. Sein unermüdlicher Einsatz galt einerseits der Entwicklung des jungen Bundesstaates, andererseits dem Wohl des Kantons Zürich. Eschers Engagement und seine Motive gleichen darin durchaus denjenigen anderer Schweizer Pioniere. In der dynamischen Gründerzeit wurde das Vorkommen des Eisenbahnbaus oft mehr gewichtet als betriebswirtschaftliche Überlegungen. Vor dem Hintergrund der harten Konkurrenzkämpfe um Eisenbahnkilometer war Risikobereitschaft erfolgsentscheidend, auch wenn als Konsequenz die finanziellen Probleme nicht lange auf sich warten liessen.

Das im jungen Bundesstaat noch wenig ausgereifte rechtliche Regelwerk und das Fehlen direktdemokratischer Instrumente schufen für die nach Fortschritt strebenden Kräfte geradezu

ideale Bedingungen. Es mangelte an Erfahrungen und klar definierten Prozessen; grössere Unternehmungen wurden nach dem «Trial and error»-Prinzip an die Hand genommen. In der Phase des Wirtschaftsliberalismus waren «Erfindergeist» und «Experimentierfreudigkeit» auf allen Ebenen gefragt. Für gut ein Jahrzehnt wurde die Schweiz – jedenfalls für Escher – zum Land der beinahe unbegrenzten Möglichkeiten. Die Verwirklichung des Gotthardtunnels markierte den Höhepunkt des liberalen Bundesstaates und beendete zugleich diese unvergleichlich dynamische Phase der Schweizer Wirtschaftsgeschichte.

Escher bewältigte bereits eine Fülle von Aufgaben und Mandaten, als Ende 1871 noch das gesamte operative Management des Gotthardunternehmens hinzukam. Bei ihm liefen alle Fäden zusammen. Autokratisch und rücksichtslos befand er über die täglich sich türmenden Probleme und Anfragen und setzte seine Entscheide kompromisslos durch. Diese Machtfülle Eschers, basierend auf der Verflechtung von Politik und Wirtschaft, wurde oft kritisiert und wäre heute in diesem Umfang nicht mehr möglich. Für das Gelingen des Gotthardprojekts aber war sie ausschlaggebend. Nahezu alle wichtigen Informationen liefen über Eschers Schreibtisch. Er korrespondierte mit Ingenieuren, Bankiers und Unternehmern, mit Bundesräten, Gesandten und europäischen Spitzenpolitikern. Escher genoss aber nicht nur in diesen Kreisen hohes Ansehen, sondern auch beim kleinen Mann auf der Strasse, wie der Run auf die Aktien der Gotthardbahn-Gesellschaft, die späteren Briefe enttäuschter Aktionäre, die Escher blind vertraut hatten, und die tröstenden Worte des Männerchors Enge an Escher illustrieren.

Die Alfred Escher-Stiftung und die Briefedition

Zum 150-Jahr-Jubiläum ihrer Gründung (1856) hat die Credit Suisse (Schweizerische Kreditanstalt) durch die Jubiläumsstiftung eine nach ihrem Gründer Alfred Escher benannte Stiftung errichtet. An der Alfred Escher-Stiftung sind neben der Credit Suisse weitere Institutionen und politische Körperschaften beteiligt, die mit Alfred Escher in enger Beziehung standen: die Swiss Life (Schweizerische Rentenanstalt), die Swiss Re (Schweizerische Rückversicherungs-Gesellschaft) sowie Kanton und Stadt Zürich. Weitere Kantone sowie die SBB (Nachfolgerin der Schweizerischen Nordostbahn und der Gotthardbahn-Gesellschaft) beteiligen sich mit namhaften Beiträgen an den Tätigkeiten der Stiftung. Zudem unterstützen Private und verschiedene Stiftungen einzelne Projekte.

Der Stiftungszweck der Alfred Escher-Stiftung besteht in der Förderung der historisch-kritischen Forschung zu Eschers Leben und Werk und in der Vermittlung der Forschungsergebnisse an ein breites Publikum. Die Alfred Escher-Stiftung sammelt und erschliesst einschlägiges Archivgut, erarbeitet Quelleneditionen und wird so die nötigen Voraussetzungen für zukünftige historische Forschungen zum Thema schaffen. Ein Dokumentations- und Forschungszentrum, dessen integrierender Bestandteil das spezielle Alfred Escher-Archiv mit dem schriftlichen Nachlass Eschers bildet, ist in Zürich im Aufbau. Es umfasst Eschers Korrespondenzen, schriftlich fixierte Reden und Zeitungsartikel, Protokolle politischer Gremien und wirtschaftlicher Ausschüsse sowie Geschäftsberichte von Unternehmen, an denen Escher beteiligt war. Darüber hinaus sollen in der Dokumentationsstelle Zeitdokumente, Schrift- und Bildzeugnisse, Gegenstände, Primär- und Sekundärliteratur usw., die mit Alfred Escher in Verbindung stehen, gesammelt, fachgerecht erschlossen und für die wissenschaftliche Bearbeitung bereitgestellt werden. Der freie und unentgeltliche Zugang zum Archivgut wird künftig auch externen Forschern und interessierten Laien gewährt.

Da Eschers Wirken den Aufbruch zur modernen Schweiz markiert, dokumentiert die Stiftung gleichzeitig auch Entstehung und Entwicklung des Bundesstaates. Erst die Auseinandersetzung mit dieser wichtigen Periode der Schweizer Geschichte macht nachvollziehbar, wie unsere Gesellschaft zu dem wurde, was sie heute ist. Das Forschungsobjekt wird im historischen Zusammenhang – im Kontext des jungen Bundesstaates und der Gründerjahre – untersucht. Dem Wirtschaftsliberalismus des 19. Jahrhunderts gilt dabei besondere Aufmerksamkeit. Die Stiftung ist jedoch einem ganzheitlichen Geschichtsbild verpflichtet, das wirtschafts-, wissenschafts-, partei-, sozial- und mentalitätsgeschichtliche Aspekte gleichermaßen berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Archiv- und Forschungstätigkeit werden der Öffentlichkeit in zwei Publikationsreihen zugänglich gemacht. Die erste besteht in einer kommentierten Auswahl-edition der Korrespondenz Eschers, die zweite umfasst sonstige Quellenmaterialien, die in Zusammenhang mit Alfred Escher und seiner Zeit von besonderem Interesse sind (Tagebücher, Erinnerungen von Zeitgenossen), sowie Forschungsarbeiten, welche auf der Auswertung der Korrespondenz und der übrigen Materialien basieren.

Im Herbst 2007 erschien in dieser Reihe im Hinblick auf den 125. Todestag Alfred Eschers als erster Band «Alfred Escher, 1819–1882 – Aufstieg, Macht, Tragik» von Joseph Jung, eine gekürzte, populäre Fassung der Publikation «Alfred Escher, 1819–1882 – Der Aufbruch zur modernen Schweiz» (Zürich 2006). Ebenfalls in der zweiten Reihe werden 2008 Materialien und Erkenntnisse über Eschers Tochter, Lydia Welti-Escher (1858–1891), publiziert.

Das Hauptinteresse der Stiftung gilt der Korrespondenz Alfred Eschers. Bereits in seiner Jugendzeit war Escher ein eifriger und versierter Briefschreiber. Als Politiker und Unternehmer korrespondierte er mit allen Grössen der damaligen (liberalen) Schweiz. Mit einigen seiner Politikerkollegen pflegte Escher langjährige Freundschaften; mit vielen von ihnen war er ausserdem durch seine unternehmerische Tätigkeit im Eisenbahn-, Banken- und Versicherungsbereich verbunden (Nordostbahn, Gotthardbahn, Schweizerische Kreditanstalt, Schweizerische Lebensversicherungs- und Rentenanstalt, Schweizerische Rückversicherungs-Gesellschaft). Aus diesen Tätigkeitsbereichen stammen auch weitere Korrespondenten. Andere Briefwechsel wiederum sind rein privater Natur.

Bis Ende 2007 konnten insgesamt rund 4380 Briefe von und an Alfred Escher eruiert werden; 1030 davon stammen von Escher selbst. Diese Recherchen sind nicht abgeschlossen; weitere Korrespondenzen werden laufend ermittelt. Nach Abschluss der Briefeditionsreihe werden alle identifizierten Briefe integral im Internet in einem Gesamtinventar ausgewiesen und zugänglich gemacht.

Ein Teil der Briefe wurde im Rahmen der breit angelegten und umfangreichen Escher-Publikation von 2006 transkribiert. In der Zwischenzeit sind weitere elektronisch aufbereitete Bestände hinzugekommen. Aus dieser grossen Zahl Briefe sollen über die Jahre insgesamt sieben Bände mit je zwischen 200 und 300 Briefen publiziert werden. Wichtige erst während der Editionstätigkeit erschlossene Briefe werden in einem Supplementband nachgetragen.

Die Anordnung der Briefe erfolgt grundsätzlich chronologisch. Die vorliegenden thematisch konzipierten Teilbände zu den Alpenbahnen bilden eine Ausnahme. Die Briefe sind aus der Chronologie herausgelöst und werden in den folgenden Bänden kein zweites Mal publiziert. Die übrigen, chronologisch geordneten Bände weisen aufgrund der gewählten Zeitspannen bzw. Lebensabschnitte Alfred Eschers allerdings ebenfalls thematische Schwerpunkte auf.

Die vorliegenden Teilbände enthalten Briefe von und an Escher zum Thema der Alpen-transversale – von Beginn der Diskussionen über mögliche Varianten in den 1850er Jahren bis zum Eröffnungsjahr der Gotthardbahn 1882. Mehrere Gründe sprachen dafür, diese Briefe in einer gesonderten ersten Edition herauszugeben. Auf der einen Seite steht ein aktueller Anlass: Die Gotthardlinie feierte 2007 ihr 125jähriges Bestehen. Zugleich fällt das Eröffnungsjahr dieses Riesenwerkes zusammen mit dem Todesjahr Eschers – er starb am 6. Dezember 1882 in Zürich. Auf der anderen Seite kommt den Alpenbahn-Briefen innerhalb des Gesamtkorpus der Escher-Briefe eine besondere Stellung zu. Das Teilkorpus ist ausgesprochen umfangreich und der Inhalt stellenweise so komplex, dass eine verständliche Kommentierung innerhalb der chronologischen Bände kaum zu leisten gewesen wäre. Zudem finden sich hier – im Gesamtkorpus eher eine Ausnahme – komplette Briefwechsel bzw. Briefreihen, die sich fast ausschliesslich mit diesem einen Thema befassen. Dazu gehört namentlich der Briefwechsel zwischen Alfred Escher und Emil Welti. Auch die Korrespondenzen von Josef Zingg und Andreas Rudolf von Planta beispielsweise haben mit wenigen Ausnahmen die Alpentransversale zum Thema. Trotz der Beschränkung auf eine Auswahl ist die Zahl der relevanten Briefe zum Thema so gross, dass sie auf zwei Teilbände verteilt werden mussten.

Die vorliegende Edition mit ihren mehr als 400 Briefen von und an Alfred Escher macht erstmals die Entstehung der Transversale durch die Schweizer Alpen als Prozess transparent. Auf der einen Seite dokumentiert Eschers Korrespondenz die zahlreichen Etappen, Teilerfolge und Schwierigkeiten auf politischer, organisatorischer, technischer und finanzieller Ebene bis zur Eröffnung der Gotthardlinie 1882. Auf der anderen Seite werden die diversen Umbrüche dieser Zeit ausgeleuchtet: technischer Fortschritt, Einigung Deutschlands und Italiens, Einführung direktdemokratischer Instrumente, Ausbau der Bundeskompetenzen usw.

Die Fülle an Korrespondenz spiegelt die Bedeutung, welche Escher der Alpentransversale im allgemeinen und dem Gotthardprojekt im besonderen zumass und wie entscheidend er zu deren Gelingen beitrug. Die Würdigung Eschers nahm in den 125 Jahren seit Eröffnung der Gotthardbahn verschiedenste Formen an. So wurde und wird Eschers Name gelegentlich mit dem Zusatz «vom Gotthard» versehen, in Parallele zu einem andern herausragenden Mitglied der Familie Escher vom Glas, Hans Conrad Escher von der Linth, dessen Lebenswerk der Bau des Linthkanals war. Doch am treffendsten ist wohl der Ausspruch des Künstlers Karl Stauffer: «Ich bin der Ansicht, dass das eigentliche Escher-Denkmal das Loch am Gotthard ist. Punktum.»

Joseph Jung

Wege zur Globalisierung: Die Eliminierung der Alpen für den Transitverkehr

Verkehr hat einen simplen Grund: Dinge sind an einem Ort vorhanden und fehlen anderswo. Das setzt Menschen und Güter in Bewegung. Damit Verkehr funktioniert, braucht es allerdings viel: Wege müssen gebaut, unterhalten und geschützt werden. Verkehrsmittel müssen verfügbar sein und Einrichtungen, welche die Zirkulation abwickeln. Und schliesslich braucht es Menschen, die das ganze komplexe Hin und Her bewerkstelligen.

Zu Verkehr führen in der Geschichte vor allem zwei Motive. Machtpolitik ist die erste Triebkraft. Kaiser, Könige und Feldherren aller Epochen brauchten Wege, um rasch kriegswichtige Nachrichten zu übermitteln und Armeen zu verschieben. Die zweite Triebkraft ist der Profit. Ist hier ein Gut im Überfluss vorhanden und dort rar, lässt sich ein Preis erzielen, der die Reise lohnt. Ware zirkuliert, weil jemand rechnet. Handelsverkehr ist damit das Ergebnis von Arbeitsteilung und Austausch zum gegenseitigen Vorteil. Es gibt sogar Strassen, die nach ihrem wichtigsten Handelsgut benannt sind: die antike «Bernsteinstrasse» von der Ostsee an die Adria, die «Weihrauchstrasse» von Indien dem Roten Meer entlang ans Mittelmeer, die «Seidenstrasse» von China über Indien, Damaskus nach Venedig. Wo Handelsrouten verlaufen, ändern sich die Lebensbedingungen weiträumig und nachhaltig. Menschen werden reich, Städte blühen auf, Imperien entstehen.

Verkehrswege waren deshalb stets ein Kriegsgrund. Die Herrschaft über wichtige Routen verhiess Wohlstand, ein Unterbruch konnte ein Reich existentiell treffen. Als die Türken 1453 Konstantinopel eroberten, warf dies das gesamte christliche Abendland zurück. Das Osmanische Reich kontrollierte den Landweg nach Asien. Dies verschob die Gewichte der damaligen Welt und stachelte Kolumbus an, dass er aufbrach, um im Westen den Seeweg nach Indien zu finden – und die Neue Welt entdeckte. Auch der Suezkanal 1869 und der Panamakanal 1920 strukturierten die Weltkarte neu. Wo Verkehrslinien verlaufen und wer sie kontrolliert, beeinflusst seit jeher die Geopolitik.

Je begehrter eine Ware, desto mehr lohnt es sich, sie von weit herzuschaffen. Bis in die Neuzeit war Gütertransport jedoch risikoreich und teuer. Auf dem Wasser liessen sich grosse Mengen verfrachten, doch drohten Stürme, technische Unzulänglichkeiten, Seeräuber und rivalisierende Mächte. Der Landverkehr war nicht minder gefährlich und kostspielig. Und generell war Transportieren äusserst zeitaufwendig, solange Segel, Ruder, Lasttiere und die eigenen Beine das Tempo bestimmten. Deshalb trachteten Machthaber aller Zeiten danach, Verkehrsverbindungen sicherer, kürzer und einfacher zu machen.

Ein grosses Problem boten die Alpen. Der Wall aus Fels, Eis und Schnee liess sich nur mit höchster Anstrengung überwinden. Der Bau leistungsfähiger Traversen ist eine Geschichte von Blut, Schweiß und Tränen, die sich hinzieht von den Römern bis in die Gegenwart. Die wenigen Stellen, wo Menschen Wege über die Alpen legen konnten, gab die Natur vor. Wie sie es taten, bestimmten die technischen Möglichkeiten ihrer Epoche und ihr Wagemut. Wann und warum sie es taten, ergab sich aus politischen Konstellationen und Chancen des Marktes.

Ein Kaiserreich für eine Römerstrasse

Für die Römer, die ersten «Global Player» der Weltgeschichte, waren Strassen das Rückgrat ihrer Macht. Nach einer Eroberung galt es, die neue Provinz ins Imperium und den gemeinsamen Wirtschaftsraum zu integrieren. Die Strassen waren – ein Novum der Epoche –

gepflastert. So waren sie bei jeder Witterung passierbar und erlaubten den Eilbotenverkehr und schnelle Truppenbewegungen. Die militärischen Motive wurden bald von Handelsinteressen überlagert. Kaufleute kamen, um das konsumhungrige Weltzentrum Rom mit den Schätzen der Provinzen zu versorgen. Auch die Unterworfenen erkannten rasch den Vorteil der Strassen, die in ganz Europa die Teilnahme am Welthandel ermöglichten.

Die Römer hatten die Pässe früh eingesetzt im grossen Strategiespiel um die Macht. Hannibal überrumpelte Rom, als er 218 v. Chr. sein Heer mit den Elefanten beim Mont-Cenis über die Alpen führte, während Scipio am Kleinen St. Bernhard lauerte. Pompejus nahm 77 v. Chr. den Mont-Genèvre, um nach Spanien vorzudringen. Und als Julius Cäsar ein Auge auf Gallien geworfen hatte, schickte er 57 v. Chr. zuerst eine Legion zum Grossen St. Bernhard, «um die Alpenpässe zu öffnen, welche die Kaufleute bis dahin nur mit grosser Gefahr und unter Erlegung schwerer Zölle passieren konnten». Rasch erschlossen die Römer den Alpenraum mit Fernstrassen über die Pässe. Während der 300jährigen Pax Augusta stieg Helvetien zum Mittelstück des Nord-Süd-Verkehrs auf. Spediteure brachten Kühe, Käse und Felle nach Italien und holten von dort Waffen, Werkzeuge und mediterrane Speisen. Im Osten war die Via Claudia Augusta bedeutend, eine Fahrstrasse von Verona über den Reschenpass nach Augsburg. Die wichtigste Alpentransversale auf schweizerischem Gebiet lief über die Bündner Pässe, vom Comersee über den Splügen und durch die Via Mala oder über Septimer bzw. Maloja und Julier nach Chur. Der Julier war einer der wenigen Pässe, über den schon in römischer Zeit zweirädrige Karren rumpelten. Im Westen verlief eine weitere Hauptroute von Turin via Grossen St. Bernhard zur Kolonialstadt Aventicum (Avenches). Als wichtigste Passage zu den Provinzen Gallia und Belgica war diese Route strategisch höchst bedeutsam, erst recht nach der Eroberung Britanniens um 45 n. Chr., und dies obwohl sie nicht fahrbar war.

Zwischen dem Grossen St. Bernhard und den Bündner Pässen nutzten die Römer weitere Routen, so jene via Griespass, Grimsel und Brünig nach Vindonissa (Windisch) und Augusta Raurica (Augst). Den Gotthard dagegen mieden sie. Die Schöllenschlucht konnten sie zwar umgehen. Aber als Weg für Truppen und Lasttiere war er ungeeignet. Es sollte bis ins hohe Mittelalter dauern, bis der zentrale Gotthardweg neue geopolitische Verhältnisse schuf.

Käse und Brokat auf internationalen Pfaden

Mit dem Zerfall des Imperiums zerfielen im 4. und 5. Jahrhundert das Verkehrssystem und der Fernhandel. Händler und Fuhrwerker verlegten sich nun auf den Verkehr zwischen Städten, Dörfern und Klöstern. Während des Fränkischen Reiches etablierten sich vor allem Benediktiner an allen wichtigen Routen und Pässen; sie unterhielten die Wege und wickelten den Saumverkehr ab, in enger Verbindung mit dem Pilgerwesen. So wurde um 750 auch das Kloster Disentis gegründet, das den Oberalppass und den nun stark benutzten Lukmanier sicherte. Besonders Karl der Grosse versuchte um 800 mit der Machterweiterung nach Mittelitalien den Handel über die Alpen in Gang zu bringen. Auch nach der Teilung des Reiches blieb der Saumverkehr intakt. Mit den Italienfeldzügen von Otto dem Grossen gewannen die Pässe um 950 erhöhte Bedeutung. Besonders das Bistum Chur am Splügen und am Lukmanier und das Bistum Sitten am Grossen St. Bernhard und am Simplon hielten den Alpen transit in Gang.

Um 1100 begann eine revolutionäre Umwälzung. Im Flachland stellte man auf die Dreifelderwirtschaft um und setzte Eisenpflüge ein. Die Produktivität stieg, so dass der Boden mehr Menschen ernährte. Arbeitskraft wurde frei, Gewerbe und Handel blühten auf. In höhe-

ren Lagen gaben die Bauern den auf Selbstversorgung ausgerichteten Ackerbau auf und konzentrierten sich auf Vieh- und Milchwirtschaft. Auch das erhöhte die Produktivität. Für die Überschüsse an Vieh, Käse und Leder mussten neue Märkte erschlossen werden, umgekehrt wollte man nun viele Güter anderswo beschaffen. Das neue Prinzip hiess Arbeitsteilung und Austausch – das Prinzip der Globalisierung. Im Spätmittelalter begann im Alpenraum dieser Prozess der Spezialisierung auf die lokal günstige Produktion und den überregionalen Austausch, der heute eine weltumspannende Dimension erreicht hat. Der Druck war gross, die Passwege leistungsfähiger zu machen und neue zu erschliessen. Damit rückte der St. Gotthard ins Licht der Geschichte. Mit der Öffnung der Schöllenen um 1200 entstand die direkteste Nord-Süd-Verbindung in den Zentralalpen. Über den Gotthard gingen durchaus auch Transitgüter. Nach Süden: Tuch aus Nordfrankreich, Deutschland und Flandern, Salz, Pelze, Leder, Wachs, Glas, Waffen, Haus- und Ackergeräte. Nach Norden: Samtstoffe aus Genua, Seide und Brokat aus Venedig, Genua und Florenz, Früchte, Gewürze, Wein, Färbe- und Arzneimittel, Rüstungen und Waffen aus Nord- und Mittelitalien; ferner Luxusgüter aus dem Orient wie Teppiche, Edelsteine, Perlen. Gleichwohl war der Gotthard bis in die Neuzeit nicht primär eine Transitachse für den internationalen Handel. Er diente zur Hauptsache als Transportweg für lokale Erzeugnisse; vor allem Käse und Vieh aus der Zentralschweiz gingen auf die Märkte in der Leventina und der Lombardei. Das Transitgut machte nur einen kleinen Teil aus: um 1500 erforderte es nur eine Säumerkolonne pro Woche. Selbst zur Hochblüte der Säumerie am Gotthard wurde stets ein Vielfaches der Menge über Graubünden verschoben.

Transitwege als Staatsgrund

Auch wenn die internationale Bedeutung des Gotthards für den Handel sekundär war, hatte seine geostrategische Lage dennoch weitreichende Folgen. An etlichen Alpenpässen kam es damals zu lokalen Bündnissen, die die Herrschaft über die Passwege sichern sollten. Es bildeten sich sogenannte Paßstaaten, so der «Bund von Briançon» am Mont-Genèvre, Savoyen mit den St.-Bernhard-Pässen und dem Mont-Cenis, Tirol mit dem Brenner. Um den Gotthard formierte sich die Eidgenossenschaft. Wie die Reichsstädte verlangten auch die alpinen Paßstaaten wegen ihren strategischen Sattelpositionen Privilegien.

Friedrich II. verlieh Uri und Schwyz 1231 und 1240 die Reichsunmittelbarkeit. Das bedeutete, dass die Gebiete nicht mehr als Lehen vergeben wurden und direkt dem Kaiser unterstanden. Die Habsburger hatten sich aber bereits die Nordzugänge zum Gotthard angeeignet und versuchten die volle Herrschaft über das Gebiet zu erlangen. Das führte zu den Abwehrbündnissen der Waldstätte von 1273 und 1291. Nach dem Sieg der Eidgenossen über die Habsburger 1315 bei Morgarten bestätigte der Kaiser ihre Privilegien. Damit begann der lange Weg der Eidgenossenschaft zur heutigen Gestalt. Sie arrondierte ihr Gebiet mit Bündnissen, expandierte mit Eroberungen und konsolidierte ihre Position. Der Gotthard war in diesem Prozess nicht die einzige Kraft, aber er war eine Orientierungslinie für die Territorialbildung. Während andere Paßstaaten später in die grossen Reiche integriert oder aufgeteilt wurden, konnte sich die Eidgenossenschaft als einziger Paßstaat behaupten.

Dass die Schweiz mit ihrer Schlüsselposition eine europäische Funktion ausübt, machte Napoleon in dem Moment klar, als die Alte Eidgenossenschaft zusammenbrach. Im Herbst 1799 traf in Zürich das Heer von Frankreich auf jenes von Russland und Österreich zur entscheidenden Schlacht. Die Koalition rief General Alexander Suworow aus Norditalien zu Hilfe.

Die Franzosen konnten Suworow am Gotthard jedoch lang genug aufhalten. Nach ihrem Sieg in Zürich blieb Genf französisch, das Wallis wurde annektiert. 1803 diktierte Napoleon der Schweiz die Mediationsverfassung und sagte klar, weshalb er sie nicht auflöste: «Frankreich hat den Simplon, Österreich hat Tirol. Ihr seid in Sicherheit zwischen diesen Grossmächten, die sich im Gleichgewicht befinden. Ihr bleibt im Ruhezustand, selbst wenn es zu Schwankungen kommt, weil ihr die Mitte einnehmt zwischen dem Balken der Waage.» Der Grund also, warum es aus Napoleons Sicht die Schweiz braucht, ist ein machtpolitischer: Jede Grossmacht hätte gern die Pässe, den Gotthard insbesondere. Aber keine liesse es zu, dass die andere ihn sich einverleibte. Frankreich begnügt sich mit dem Simplon, Österreich mit Tirol. Um die andern braucht es eine neutrale Zone. Um der europäischen Balance willen muss die Schweiz garantieren, dass die Pässe den Grossmächten gleichermassen entzogen bleiben. Jede Abkehr von diesem Neutralitätsdienst stellt ihr Daseinsrecht in Frage. Die Schweiz von 1800 verdankt ihre Existenz allein der Lage an den Transitachsen und den europäischen Rivalitäten.

Zwei Pioniertaten am Simplon

Am Simplon sind zwei Pioniertaten zu vermerken, die das Rad der Geschichte vorwärts drehten. Die eine hatte ihrem Antrieb im Streben nach Profit, die andere war militärischer Natur: Am Simplon fand der Übergang vom mittelalterlichen Passverkehr zum modernen Speditionswesen statt. Und am Simplon wurde die erste Hochalpenstrasse gebaut.

Während am Gotthard die Säumerie bis ins 19. Jahrhundert genossenschaftlich organisiert war und lokale Bauern im Nebenerwerb die Strecke umständlich in Etappen bedienten, verlief die Entwicklung am Simplon anders. Kaspar Jodok von Stockalper (1609–1691) erkannte die Chancen des Simplons als Direktverbindung Mailand–Paris und den Profit, den ein integral organisierter Transport versprach. Als weltgewandter Geschäftsmann gründete er nach dem Vorbild der Fugger einen Speditions- und Handelskonzern und wickelte alles aus einer Hand ab. Man kann ihn als den ersten «Global Player» des Schweizer Handels bezeichnen.

1634 erwarb er das Transportrecht am Simplon, 1648 das Salzmonopol. Er richtete einen Kurierdienst ein, sanierte den Saumweg, baute Susten und Depots, betrieb einen Geldverleih und beschäftigte ein Heer von Menschen. Er wurde der einflussreichste Mann im Wallis; sein Handelshaus in Brig baute er als Schloss. Man nannte Stockalper «le roi du Simplon». Am Ende brachten ihn Rivalen zu Fall, mit einer Anklage wegen Missbrauchs des Salzmonopols. Sie enthoben ihn aller Ämter, zogen seinen Besitz ein und zwangen ihn zur Flucht.

Die zweite Pioniertat ist Napoleon zu danken. Der «Global Player» ersten Ranges lernte am Simplon eine wichtige Lektion: Im Jahr 1800 überschritt er mit 30 000 Mann den Grossen St. Bernhard; General Antoine-Charles Béthencourt sollte mit 1000 Mann über den Simplon kommen. Der General schaffte dies nur mit grösster Mühe und traf verspätet und ohne Artillerie in Italien ein. Dies bestätigte Napoleon, dass für Truppenverlegungen von Paris nach Mailand eine Fahrstrasse zwingend sei. Sofort verfügte er: Der Weg Brig–Domodossola «sera rendu praticable pour les canons». Im Herbst 1805 war die Simplonstrasse vollendet: 63 km mit einer fast konstanten Steigung von 3,5% bis zum Scheitelpunkt auf 2004 m, 611 Viadukte, sieben Galerien – die erste fahrbare Strasse der Neuzeit über die Hochalpen.

Damit stand die Moderne vor der Tür. Das Rad begann die Alpen zu erobern. In den nächsten Jahrzehnten wurden alle wichtigen Passwege zu Strassen ausgebaut. Nun machten die unwirtschaftlichen Saumtiere Platz. Die bedeutend leistungsfähigeren Deichselwagen wa-

ren im Unterhalt jedoch teuer, so dass sich das Fuhrgewerbe professionalisierte und Speditionsfirmen entstanden. Den Personenverkehr wickelten nun Postkutschen ab. Die Reisezeiten sanken massiv, die Menge an Gütern und Personen stieg an. Zu Krämern, Handelsreisenden, Handwerkern und Boten kamen nun vermögende Touristen, die in die Sommerfrische fuhren und die Paßstrassen um ihrer selbst willen bereisten. Während im Flachland die Eisenbahn die Kutschen verdrängte, erlebten sie in den Bergen eine späte Blüte. Die pittoresken Strassen mit Serpentinafen und Brücken, diese Wunderwerke der Ingenieure, zogen Städter noch magisch an, als die Pässe längst durch Bahntunnels unterquert wurden.

Beschleunigung – das Mass der neuen Zeit

Die Schweiz brach spät in die Eisenbahnepoche auf, wegen der fehlenden Schwerindustrie, der Topographie und der politischen Zerstückelung. Schon seit den 1830er Jahren wurde die Alpenbahnfrage heftig diskutiert, denn es war klar, dass ein Bahnsystem ohne Alpenübergang in die Sackgasse führen würde. Splügen? Lukmanier? Gotthard? Die Zeit drängte, denn 1854 nahm die Semmeringbahn Wien–Triest den Verkehr auf, die Projekte für die Brennerlinie im Osten und den Mont-Cenis-Tunnel im Westen schritten voran. Alfred Escher befürchtete, die Schweiz werde umfahren, nicht nur von der Bahn, sondern von der ganzen modernen Entwicklung.

Die Eröffnung der Gotthardbahn 1882 mit dem damals längsten Tunnel der Welt bedeutete für die Schweiz einen Epochensprung. Sie verwandelte den Nachteil der Binnenlage in einen Transitvorteil und öffnete die Schweiz dem Weltverkehr mit Anschluss via Rotterdam an Amerika und via Genua und den Suezkanal an Fernost. Was war der wesentliche Fortschritt, der mit diesem Bauwerk erreicht wurde? Tempo und Tonnage! Zur Kutschenzeit dauerte die Fahrt Basel–Mailand 50 Stunden; die Gotthardbahn reduzierte die Reise auf 10 Stunden und multiplizierte die Frachtkapazität um ein Vielfaches. Die Eisenbahn war die Hochtechnologie des 19. Jahrhunderts, das Symbol des Fortschritts. Die Gotthardbahn mit dem 15 km langen Tunnel katapultierte die Schweiz an die Spitze der Entwicklung. Indem die Schiene das ewige Hindernis Alpen an zentraler Stelle gerade durchstieß, setzte sie erstmals die Nähe der nördlichen und südlichen Ebenen in Geschwindigkeit um. Beschleunigung, der wichtigste Maßstab des Industriezeitalters, war in der Gotthardbahn am reinsten verkörpert.

Der Temposprung von der Kutsche zur Bahn verschaffte der Schweiz den entscheidenden Vorteil im kontinentalen Verkehr: Aus der Sackgasse wurde eine Drehscheibe. Die erste Hochleistungsachse durchs Herz der Alpen war für die Schweiz der wesentliche Schritt zur Globalisierung. Dank ihr konnte sie sich vom Agrarstaat zum modernen, weltweit vernetzten Industrie-, Finanz- und Forschungsplatz entwickeln. Kein anderes Bauwerk hat die Schweiz tiefgreifender und nachhaltiger verändert. Und es gibt wohl kein anderes Land, dessen Rolle und Identität im gleichen Mass von einem einzigen Bauwerk geprägt worden ist.

Ihre Position als modernes Transitland festigte die Schweiz 1906 mit dem 19,8 km langen Simplontunnel. Er wurde sogleich elektrifiziert, so dass er die künftige Triebtechnik mit noch mehr Kraft und Tempo vorwegnahm. Mit dem 1913 vollendeten Lötschbergtunnel entstand neben dem Gotthard die zweite Hochleistungsachse. Ihren internationalen Charakter betonte die Simplonlinie mit einer besonderen Bahn: dem «Orient-Express». Von 1920 an verkehrte er unter dem Namen «Simplon-Orient-Express» auf der kürzesten Linie von Paris über Genf, Simplon, Mailand, Venedig, Triest, Zagreb, Belgrad nach Athen und Istanbul.

Individualisierung auf Achsen

Der Siegeszug des Automobils auf den Alpen transversalen begann holprig. Um 1900 tauchten auf den Pässen erste Autos auf. Doch das Vergnügen war noch vermögenden Herrenfahrern vorbehalten, und die Behörden stemmten sich lang gegen die Vehikel und die «Staubplage». In den 1920er Jahren machten die ersten Postautos Passreisen auch für Normalsterbliche erschwinglich; es begann das Zeitalter des alpinen Massentourismus. Nach dem Zweiten Weltkrieg brachte die fortschreitende Motorisierung einen regelrechten Boom des Autoverkehrs. Wer konnte, genoss die neue Freiheit. Das war ja die neue Qualität, die das Auto gegenüber der Bahn auszeichnete: die Individualisierung des schnellen und bequemen Reisens. In den 1950er Jahren zeichnete sich ab, dass die Strassen aus der Kutschenzeit dem Ansturm nicht mehr lange gewachsen sein würden. 1965 fuhr in sechs Monaten fast 900 000 Autos über den Gotthard. Kleinwagen quälten sich die Schöllenen hinauf, Busse zwängten sich durch die Tremolakehren, an Spitzentagen kollabierte der Verkehr.

Für Güter hingegen spielte der Strassentransport lange keine Rolle, da war die Bahn unschlagbar. Dies änderte sich mit dem Bau der Autobahn und des Strassentunnels am Gotthard. Bei der Eröffnung 1980 verkündete Bundesrat Hans Hürlimann noch: «Dieser Tunnel ist kein Korridor für den Schwerverkehr.» Doch es kam anders. Der Strassentunnel machte die Gotthardachse für den Schwerverkehr zur besten und schnellsten Nord-Süd-Verbindung in Europa. Sie ist die einzige Hochleistungsstrasse durch die Schweizer Alpen. San Bernardino und Simplon werden zwar oft von Lastwagen benutzt, sind aber nicht für den Schwerverkehr ausgelegt. Daneben gibt es als Hochleistungsstrassen nur noch die Montblanc- und die Brennerroute. Die Gotthardautobahn konkurrenzierte bald einmal die Bahn, denn sie ermöglichte – wie das Auto im Personenverkehr – die Individualisierung des Güterverkehrs. Wann immer man will mit vielen Tonnen Fracht in 15 Minuten hindurch – noch nie war die Alpenquerung für Spediteure so leicht, so schnell und so bedürfnisgerecht möglich. Das veränderte die Kalkulationen. Es begann sich zu lohnen, Ware weitherum zu verschieben und gar einzelne Arbeitsschritte an weit auseinanderliegenden Orten auszuführen. Die Gotthardstrassenachse wurde zu einer Hauptschlagader der Globalisierung in Europa und – Opfer ihres eigenen Erfolgs. Der Traum von der freien Fahrt wird heute durch die Masse, die ihn auslebt, immer mehr zum Albtraum. Statt individueller Freiheit im Auto und freier Disponibilität im Lastwagen herrscht immer öfter kollektive Unfreiheit im Stau.

Obwohl die Lastwagen heute im «Tropfenzählersystem» durch den Gotthard geschleust werden müssen und eine Bewirtschaftung des knappen Verkehrsraums diskutiert wird, will die Schweiz die Achse nicht erweitern. 1994 nahm das Volk die Alpeninitiative an, die den Ausbau der Transitstrassen verbietet. 2004 lehnte es den Bau einer zweiten Strassenröhre am Gotthard ausdrücklich ab. Die Entscheide markieren eine epochale Wende in der Geschichte der Alpen transversalen. Jahrhundertlang galt die Devise, die Pässe mehr und mehr dem Verkehr zu öffnen. Jede Generation bot das Äusserste an Erfindergeist, technischem Können und Geld auf, um die nächste Etappe zu schaffen und den Verkehr zu erleichtern. Stets lautete die Frage, *wie* man dies tun soll, und nicht, *ob* man es tun soll. Mit dem Nein zur zweiten Strassenröhre am Gotthard wurde erstmals in der Geschichte des Transits eine Verbindung nicht gebaut – nicht weil man nicht konnte, sondern weil man nicht wollte. Das ist ein Paradigmawechsel. Mehr Strassentransport wird im Zeitalter der 40-Tonner-Karawanen von vielen nicht mehr als positiv gesehen, nicht mehr als Quelle von Verdienst und Wohlstand wie zu

Säumers Zeiten, sondern als Bedrohung des Lebensraums. Auf den asphaltierten Korridoren der Globalisierung im Alpenraum soll nun die Grenze des Wachstums erreicht sein. Der Alpen-transit, so das Konzept, ist im 21. Jahrhundert Sache der schnellen, effizienten Flachbahnen.

Auf der Ideallinie

Vereinfachung und Tempogewinn ziehen sich als Konstanten durch den Jahrhunderte dauernden Prozess, den Alpenwall zu bezwingen. Beim Bau jeder neuen Verbindung ging es im Grunde darum, den Wegverlauf der Ideallinie anzunähern und dies mittels Technik gegen die Natur durchzusetzen. Das Prinzip hiess: Annäherung der Vertikalen an die Horizontale und Begradigung der Serpentinaen. Die Römer legten die ersten Stufen und hieben Karrengeleise in den Fels. Mit Brücken und Stegen lösten sich die Baumeister des Mittelalters vom verschlungenen Verlauf der Hirtenpfade, den die Natur vorgab. Mit Sprengungen durch Felsbarrieren zwang man im 18. Jahrhundert den Bergen die Direttissima auf. Mit gemauerten Kunststrassen egalisierten die Ingenieure des 19. Jahrhunderts die Steilheit des Geländes. Die Gotthardbahn war ein Quantensprung im Prozess, den Verkehrsweg nach der Idee statt nach der Natur zu bauen. Indem sie mit Viadukten und Tunnels die natürlichen Hindernisse überbrückte und durchschnitt, triumphtierte die Triangulation über die Tektonik. Man feierte sie als «Sieg über die Vertikale». Die Autobahnen des 20. Jahrhunderts schliesslich haben sich fast ganz von den natürlichen Beschränkungen gelöst und überwinden Schluchten und Täler in weiten Schwüngen, wie sie die Ingenieure am Reissbrett entwarfen. Begradigung der Serpentinaen, Annäherung an die Horizontale – Basistunnel führen das Prinzip zur Vollendung. Der 57 km lange Gotthardbasistunnel ist die gerade Linie von Ebene zu Ebene. Er ist nicht mehr eine Annäherung an die Ideallinie. Er *ist* die Ideallinie.

Durch den Gotthardbasistunnel werden Personenzüge mit 250 Stundenkilometern rasen und die Reise Zürich–Mailand um anderthalb Stunden auf 2 Stunden 40 Minuten verkürzen. Güterzüge können ohne die Steigung viel mehr laden und bis 160 Stundenkilometer schnell fahren, was die Kapazität der Güterachse verdoppelt. Welch ein Hochleistungskanal zur Globalisierung! Mit der Flachbahn am Gotthard beginnt eine neue Ära, die das Gesicht des Kontinents verändern wird. Auf der Ideallinie von Ebene zu Ebene, das bedeutet nichts weniger als – die Eliminierung der Alpen für den Transitverkehr.

Helmut Stalder

Weichenstellung zum Eisenbahnland Schweiz

Die frühe Entwicklung des Eisenbahnbaus in der Schweiz von 1850 bis 1852/53 ist im Gesamtkorpus der Briefe von und an Alfred Escher ausführlich dokumentiert. Escher versandte oder empfing diese Korrespondenz in seinen Funktionen als Bundes- oder Kantonalpolitiker, als Promotor der → Zürich-Bodensee-Bahn oder als Privatmann. Aus diesem Bestand wurden in die vorliegende Edition diejenigen Briefe aus der Frühphase aufgenommen, welche auch auf das Ostalpenbahnprojekt eingehen.

Die Anfänge des Eisenbahnbaus

Die Schweiz trat vergleichsweise spät ins Eisenbahnzeitalter ein. Bereits 1825 hatte in England die erste Bahnlinie ihren regulären Betrieb aufgenommen. Die frühesten Bahnstrecken auf dem europäischen Festland wurden in den 1830er Jahren gebaut. Zu dieser Zeit wurde die Eisenbahnfrage zwar auch in der Schweiz thematisiert. Über Diskussionen bezüglich Linienführungen kam man in der Alten Eidgenossenschaft allerdings kaum hinaus: Das politische System der Tagsatzung war für derartige Neuerungen zu träge. Die strukturellen Voraussetzungen waren im Staatenbund, dessen Gebietseinheiten durch unzählige Zölle, unterschiedliche Masse, Währungen und Rechtssysteme getrennt waren, nicht gegeben. Hinzu kamen Auseinandersetzungen konfessioneller Art, welche die Sicht auf vordringliche materielle Fragen verstellten.¹

1844 erreichte die erste Eisenbahn die Schweizer Grenze: Basel wurde an die französische Linie Strassburg–St-Louis angeschlossen. 1847 konnte endlich die erste kurze Schweizer Bahnlinie, diejenige der sogenannten Spanischbrötlibahn (→ Schweizerische Nordbahn) von Zürich nach Baden (23,3 km), eröffnet werden. Im selben Jahr wurden die schwelenden Konflikte zwischen den Kantonen im Sonderbundkrieg mit Waffengewalt ausgetragen. Ein Jahr später (1848) war der neue Bundesstaat geboren. Doch auch danach stand die Eisenbahn nicht zuoberst auf der politischen Agenda. Jene, die das Thema als lebenswichtig erkannt hatten, waren sich auch dessen Sprengkraft bewusst: Regionale Grabenkämpfe waren vorprogrammiert und drohten die Bevölkerung in unversöhnliche Regionalparteien zu spalten.²

→ Nr. 3

Alfred Escher, bisher in Bahnfragen ein unbeschriebenes Blatt, setzte sich 1849 als Nationalratspräsident nachdrücklich für den Bau von Eisenbahnen ein. In der Eröffnungsrede zur Herbstsession forderte er, «daß wir jene *Schöpfungen, welche dringende Bedürfnisse unserer Zeit gebieterisch fordern, von Bundeswegen in's Leben rufen*», wozu er an erster Stelle die «*Eisenbahnangelegenheit*» zählte.³ Er gehörte zu den 14 Nationalräten, welche den Bundesrat im Dezember 1849 in einer Motion ersuchten, eisenbahntechnische Gutachten erstellen zu lassen, die Planung des Schweizer Schienennetzes an die Hand zu nehmen und ein Expropriationsgesetz zu entwerfen. Elf der Unterzeichnenden wurden kurz darauf in die neue Eisenbahnkommission gewählt. Escher, der am meisten Stimmen auf sich vereint hatte, amtierte als deren Präsident. Die Kommission bestand des Weiteren aus den Nationalräten Achilles Bischoff (BS), Louis Blanchenay (VD), Guillaume-Henri Dufour (BE/GE), Franz Eduard Erpf (SG, nach seinem frühen Tod durch Johann Matthias Hungerbühler, SG, ersetzt), Johann Konrad Kern (TG), → Johann Friedrich Peyer im Hof (SH), → Giovanni Battista Pioda (TI), Samuel Friedrich Siegfried (AG), → Jakob Stämpfli (BE) und Jakob Robert Steiger (LU). Die Motion unterzeichnet hatten zudem Benjamin Brunner (SO), Louis-Eugène Favre (VD) und

→ Nr. 1, 3

→ Andreas Rudolf von Planta (GR). Die Ostschweiz und mit ihr die Anhänger einer Ostalpenbahn waren in der Kommission untervertreten.⁴

→ Nr. 1 Währenddessen stellte die Schweiz auf der Eisenbahnkarte Europas weiterhin einen blinden Fleck dar. Auch in den folgenden zwei Jahren änderte sich daran vergleichsweise wenig; allerdings wurden erste Vorarbeiten geleistet. Bundesrat und Eisenbahnkommission entwarfen ein Expropriationsgesetz, das am 1. Mai 1850 von der Bundesversammlung angenommen wurde.⁵ Das Eidgenössische Eisenbahnbüro, der Vorläufer des heutigen Bundesamtes für Verkehr, wurde geschaffen und dem Ingenieur → Gottlieb Koller unterstellt. Von Sommer bis Herbst 1850 verfassten die beiden englischen Experten Robert Stephenson und Henry Swinburne im Auftrag des Bundesrates ein Gutachten über mögliche Linienführungen. Ein weiteres Expertengremium erstellte ein Finanzgutachten. In der Frage, ob der Bau der Eisenbahnen durch den Staat oder durch privat finanzierte Unternehmen an die Hand genommen werden sollte, waren sich die Experten uneins.⁶

→ Nr. 3

Greifbare Konsequenzen hatten die Gutachten keine. Die Uneinigkeit der Kantone über das Streckennetz führte zu kaum endenden Kontroversen. Doch die Zeit drängte, denn die Schweiz drohte umfahren zu werden. Der alpenquerende Eisenbahnverkehr suchte sich seinen Weg an der Schweiz vorbei. Im Osten war die Semmeringbahn als Verbindung zwischen Wien und Triest im Bau (gebaut 1850–1854) und die Brennerlinie in Planung (gebaut 1864–1867), im Westen stand der Mont-Cenis-Tunnel vor der Realisierung (gebaut 1857–1871).⁷

Semmeringbahn → Nr. 98
(Kommentar)

Brenner-, Mont-Cenis-Bahn
→ Nr. 35

In der Debatte um Staats- oder Privatbau der Eisenbahnen hielt sich Escher lange Zeit bedeckt.⁸ Zwar war er ursprünglich einem klar zentralistischen Staatsbild verpflichtet, neigte aber zunehmend dem Privatbau zu und wurde schliesslich zu dessen vehementem Befürworter. Dies hatte mehrere Gründe: Es stand zu befürchten, dass die dringende Aufgabe des Eisenbahnbaus weiter verschleppt werden würde. Ausserdem schien die Finanzierung durch den Bund schwierig zu bewerkstelligen. Nachdem einige Eisenbahngesellschaften im Ausland in finanzielle Schwierigkeiten geraten waren, grassierte in der Öffentlichkeit die Angst vor einer möglichen Staatsverschuldung. Escher wollte die sehr beschränkten Bundesmittel lieber dem zweiten anstehenden grossen Infrastrukturprojekt zufließen lassen, jenem der eidgenössischen Hochschule, denn bei diesem Vorhaben, das ihn seit Studententagen beschäftigte und das er nun in der nationalrätlichen Hochschulkommission mit Verve vertrat, war eine zentralistische Vorgehensweise der einzig gangbare Weg.⁹

→ Nr. 3

Das Eisenbahngesetz von 1852

1852 fassten die eidgenössischen Räte das heisse Eisen der Bahnfrage endlich an. Gegen die Meinung der Mehrheit der nationalrätlichen Eisenbahnkommission stellten sie die Weichen auf Privatbau und verabschiedeten am 28. Juli 1852 das Eisenbahngesetz. Es schaffte die nötige Klarheit und wirkte wie ein Startschuss; ein Wettkampf aller gegen alle entbrannte. Gut ein Jahr später, Ende 1853, existierten in der Schweiz schon elf Bahngesellschaften. 1856 waren rund 300 Streckenkilometer gebaut, 1866 bereits deren 1300.¹⁰ Das Eisenbahngesetz von 1852 eröffnete den privaten Bahngesellschaften eine enorme Machtfülle; die Einflussmöglichkeiten von Bund und Kantonen waren minimal. Den Kantonen stand die Erteilung der Konzessionen zu, der Bund musste zusätzlich sein Einverständnis geben. Lediglich die Verletzung militärischer Interessen konnte eine Verweigerung der eidgenössischen Genehmigung nach sich ziehen. Andererseits hatte der Bund die Möglichkeit, Zwangskonzessionen zu ertei-

len, falls sich ein Kanton aus nichtigen Gründen gegen die Bewilligung einer im Interesse der Eidgenossenschaft liegenden Bahnlinie stellte. Die Konzessionserteilung war an einige gesetzlich vorgeschriebene Bedingungen geknüpft. Diese betrafen die unentgeltliche Beförderung der Post, reduzierte Taxen für Militär und Kriegsmaterial, die Erstellung von Telegraphenleitungen entlang der Bahnlinien und die Gewährung von Anschlüssen zwischen den Netzen der verschiedenen Bahngesellschaften. Weiter wurden dem Bund die Befugnis zur Festlegung von Normen sowie ein Rückkaufsrecht eingeräumt. Die Details für den Rückkauf waren in den Konzessionsverhandlungen, an denen der Bundesrat sich vertreten lassen konnte, zu vereinbaren, ebenso die Fristen, innert deren mit den Erdarbeiten an der betreffenden Linie begonnen werden musste. Bei ergebnislosem Ablauf solcher Fristen erloschen die Konzessionen. In der Praxis wurden diese jedoch oft mehrfach verlängert. Das neue Eisenbahngesetz von 1872 übertrug die Kompetenz zur Erteilung von Konzessionen dem Bund und gestand den Kantonen lediglich eine Mitwirkung bei den vorbereitenden Verhandlungen zu.¹¹

→ Nr. 41 (Kommentar)

→ Nr. 101, 104

Die Schweizerische Nordostbahn (→ NOB), die 1853 aus der Fusion zwischen der Nordbahn und der → Zürich-Bodensee-Bahn hervorgegangen und deren Direktionspräsident Escher bis 1871 war, entwickelte sich bald zu einem der führenden Unternehmen und sicherte dem Kanton Zürich durch ihr Liniennetz eine wirtschaftliche Vormachtstellung. In der Alpenbahnfrage waren die Schweizerische Südostbahn (→ SOB; nicht zu verwechseln mit der heute noch existierenden SOB mit dem Stammnetz Wädenswil–Einsiedeln und Rapperswil–Arth-Goldau) und die Schweizerische Centralbahn (→ SCB) tonangebend. Erstere zielte Richtung Lukmanier, letztere Richtung Gotthard.¹²

Regionale, nationale und internationale Verbindungen

Das Augenmerk der Schweizer Eisenbahnpioniere richtete sich auch über die Binnenlinien hinaus auf die Anbindung an bereits bestehende internationale Streckennetze. Hier lockte die Erschliessung neuer Wirtschaftsräume. Für eine Überschienung der Alpen wurden Mitte des 19. Jahrhunderts verschiedene Schweizer Pässe in Betracht gezogen, darunter Septimer, Splügen, San Bernardino, Lukmanier, Gotthard, Grimsel und Simplon. Ernsthafte und umfassende Anstrengungen wurden zunächst nur für den Lukmanier und – später – den Gotthard unternommen. Stephenson und Swinburne beantworteten die Frage nach einer Alpenbahn mit Blick auf den Lukmanier als technisch schwierig und wirtschaftlich gesehen für die Schweiz nicht zwingend, da vor allem die Nachbarstaaten die Früchte ernten würden.¹³ Bezeichnenderweise waren die Schweizer Alpen bereits Gegenstand ausländischer Eisenbahnprojekte, als in der Eidgenossenschaft das neue Transportmittel noch kaum thematisiert wurde: 1833 entwarf man im Grossherzogtum Baden Pläne für eine Linie von Mainz nach Frankfurt am Main und Basel mit Anschluss nach Chur und Norditalien.¹⁴

Im Oktober 1837 fand in Zürich eine breit abgestützte Eisenbahnkonferenz statt. Bereits zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich in der Deutschschweiz eine Spaltung der Stände in Befürworter einer Ostalpenbahn und Anhänger der Gotthardlinie ab.¹⁵ Ein Jahr später bemühte sich der Italiener Zanino Volta bei den Bündner und St. Galler Behörden erfolglos um eine Konzession für «Erbauung eines Schienenweges von Eisen oder Granit» vom Walensee bis in die Lombardei mit einem Tunnel durch den Splügen.¹⁶ Ebenfalls um 1838 befasste sich der Bündner Kantonsingenieur → Richard La Nicca mit dem Gedanken einer Eisenbahnalpen-transversalen, zuerst über San Bernardino oder Splügen, ab 1845 auf der Lukmanierroute.¹⁷

Splügen

→ Nr. 5 (Kommentar)

Die Verbindung von Zürich nach Chur war überdies als Zweiglinie der 1838 gegründeten und 1841 bereits wieder liquidierten Basel-Zürcher Eisenbahngesellschaft im Gespräch. Der Misserfolg dieser Unternehmung war nicht zuletzt auf den Dissens zwischen Zürich und Basel hinsichtlich des Alpenübergangs und seiner Zubringerlinien zurückzuführen.¹⁸ So kurz die Lebensdauer dieser Gesellschaft auch war – mit ihren Terrainvermessungen und konkreten Planungen markiert sie den Auftakt zur eigentlichen schweizerischen Eisenbahngeschichte.

Zürichs Bahnverbindung mit Basel scheiterte auch im zweiten Anlauf infolge unterschiedlicher Interessen und Konzepte des Streckenverlaufs. Im Grund aber ging es um die alte Rivalität der beiden Städte; die Nordbahn blieb 1847 in Baden stecken. Die Fortsetzung über Koblenz und Waldshut als Umfahrung der strittigen Strecke Richtung Basel über deutsches Gebiet konnte erst 1859 verwirklicht werden; diejenige nach Chur und weiter Richtung Süden bestand vorerst nur in den Köpfen von La Nicca und den Nordbahnvertretern.¹⁹

→ Nr. 3, 22

In Zürich orientierte man sich zunächst Richtung Nordosten und peilte über Winterthur und Romanshorn den Bodensee an. Die von Escher 1853 eigens zu diesem Zweck gegründete Zürich-Bodensee-Bahn fusionierte noch im selben Jahr mit der Nordbahn zur Nordostbahn. Was die Verbindung mit Italien angeht, hatten die Zürcher ihre Waren bis dahin sowohl über die Bündner Paßstrassen als auch über die Gotthardstrasse speditiert. Anfang des 19. Jahrhunderts scheint die Bündner Route schneller und billiger und darum von den Zürchern noch bevorzugt worden zu sein; die verbesserten Bedingungen am Gotthard führten jedoch bis Mitte des Jahrhunderts zu einer Verlagerung zugunsten des innerschweizer Passes. Betreffend die Wahl der Bahntransversale durch die Alpen standen Zürich grundsätzlich beide Optionen offen, im Gegensatz zu Basel oder St. Gallen. Dennoch schlug sich Zürich aus Gründen der technischen Machbarkeit und der politischen Verbundenheit zunächst auf die Seite der Ostschweiz.²⁰

→ Nr. 3, 24, 33

Basel, bereits seit 1844 ans französische Eisenbahnnetz angeschlossen, suchte den Schienenweg nach Süden durch den Hauenstein nach Olten und weiter Richtung Luzern und Gotthard. Dies war schon mit der Kutsche der übliche Weg von Basel nach Italien gewesen. Olten wurde dabei die Rolle eines Eisenbahnknotenpunkts zgedacht, von dem auch die Linie nach Zürich abzweigen sollte. In der Ostschweiz konnte man jedoch am Umweg von Zürich über Olten nach Basel mit der Gabelung Richtung Gotthard keinen Gefallen finden und plädierte nachdrücklich für die kürzere Verbindung zwischen Chur bzw. Zürich und Basel durch den Bözberg via Frick (diese Strecke ist trotz Hauenstein-Basistunnel auch heute noch gut 14 km kürzer als jene über Olten). Die Oltner Linie wurde jedoch einiges früher fertig: Mit dem Bau des 2495 m langen Hauenstein-Scheiteltunnels wurde bereits im Juli 1853 begonnen; knapp fünf Jahre später war der erste längere Tunnel der Schweiz vollendet. Die Strecke durch den Bözberg hingegen konnte erst 1875 eröffnet werden.²¹

→ Nr. 6, 22

→ Nr. 124

Für St. Gallen verlangten vorab zwei Linien nach Anbindung ans nationale und internationale Netz: Rorschach–St. Gallen–Wil–Winterthur und weiter nach Zürich sowie Rorschach–Sargans–Chur mit der Anschlußstrecke über die Alpen. Dem Hafen von Rorschach kam dabei eine wichtige Rolle zu. Allerdings torpedierte die Nordostbahn diese Pläne und setzte auf den Hafen im thurgauischen Romanshorn, der dem Rorschacher Hafen denn auch bald den Rang ablaufen sollte.²² Die Interessen von St. Gallen und Zürich kollidierten auch in der Frage der Verbindung von Zürich nach Chur (Zürich–Rapperswil–Weesen–Walenstadt–Sargans–Chur), an der St. Gallen nicht sonderlich interessiert war, die jedoch auf weiten Strecken auf St. Galler Gebiet liegt.

Die Linie entlang dem Walensee führte ein kurzes Stück über Glarner Boden. Der Gedanke an den Bau einer Eisenbahn scheint aber in Glarus Anfang der 1850er Jahre noch in weiter Ferne gewesen zu sein. Die beiden Hauptinteressenten, Graubünden und Zürich, wiesen den kleinen Bergkanton auf die Möglichkeit einer Zweigbahn nach der Kantonshauptstadt Glarus hin und animierten ihn, sich für den Bau dieser Linie stark zu machen.²³ Daraufhin bildete sich ein Glarner Eisenbahnkomitee. Glarus war den Bündnern als weiterer Mitspieler und Gegengewicht zu St. Gallen sehr willkommen. Die geographische Lage auf der Linie Zürich–Chur und die natürliche Barriere der Glarner Alpen schlossen für diesen Kanton die Option einer Eisenbahnlinie über den Gotthard von vornherein aus. → Nr. 4, 5

Stand im Falle von Zürich, Basel, St. Gallen und Glarus der schnellere und günstigere Transport durch die Eisenbahn als Erfordernis der heimischen Industrie im Vordergrund, hatte Graubünden als einer der traditionell führenden Transitzkanton am Transportgewerbe als solchem vitales Interesse. Der Blick richtete sich naturgemäss auf die Nord-Süd-Achse und die Verbindung zum aufstrebenden Wirtschaftszentrum Zürich. Die Promotoren der Ostalpenbahn hatten neben dem Schutz der Bündner Spediteurfirmer auch die Förderung der einkommensschwachen Berggebiete auf ihre Fahnen geschrieben.²⁴

Die Bündner Pässe konkurrierten seit Jahrhunderten mit dem Gotthard. Verkehrstechnisch hatten die Bündner mit der Fertigstellung der «Kunststrassen» über Splügen und San Bernardino 1823 die Nase vorn; der Gotthard zog jedoch bereits 1836 nach.²⁵ Einer bequemerer Verbindung von Chur nach Zürich standen noch die Hindernisse am Walensee im Weg. Die in den Jahren 1836 bis 1851 erstellte Strasse über den Kerenzerberg befriedigte ebenso wenig wie die langsame Schifffahrt über Walensee, Linthkanal und Zürichsee. Ursprünglich hatte man dem Anschluss an Dampfschifflinien auf Seen und Flussläufen einige Bedeutung zugemessen und daher einen Ausbau des Linthkanals in Betracht gezogen. Auch die Experten Stephenson und Swinburne hatten die Wasserwege in ihr Konzept des Streckennetzes integriert, doch verloren diese durch die eisenbahntechnische Entwicklung sehr bald an Bedeutung.²⁶ Für eine Walenseestrasse dem Ufer entlang wurden zwischen den interessierten Kantonen St. Gallen, Graubünden, Glarus und Zürich verschiedene Pläne diskutiert. Escher engagierte sich als Zürcher Sonderbeauftragter in dieser Sache an vorderster Front. Allerdings stellte sich nun die Frage, ob statt einer Strasse nicht eine Bahnlinie erstellt werden sollte. Tatsächlich kam die Eisenbahnlinie lange vor der Strasse zustande, deren Bau über hundert Jahre zurückgestellt wurde (gebaut 1957–1964).²⁷ → Nr. 6 (Kommentar)
→ Nr. 1, 2

In Genf liebäugelte man mit dem Tunnel durch den nahegelegenen Mont-Cenis; andere Gegenden der Westschweiz, allen voran das Wallis, favorisierten den Simplon für den Bau einer Alpenbahn. Entsprechende Pläne wurden schon in den 1850er Jahren geschmiedet. Der Tunnel konnte in der Tat auch realisiert werden, allerdings erst in den Jahren 1898–1906. → Nr. 3

Die Berner planten um die Jahrhundertmitte, mittels einer Grimselbahn ins Wallis zu gelangen und von da weiter über Albrun, Gries oder Simplon nach Italien. 1864 wurde gar ein Berner Grimselbahnkomitee gegründet. Bereits zwei Jahre später legte man in Bern diese Pläne jedoch ad acta, da die Fortschritte am Gotthard eine Umsetzung unrealistisch erscheinen liessen. Anstelle des Grimselprojekts wurde schliesslich der Tunnel durch den Lötschberg gebaut (eröffnet 1913).²⁸ → S. 197–198

- 1 Vgl. Bauer, Eisenbahnen, S. 8–15; Gubler, Eisenbahnpolitik, S. 16–26.
- 2 Vgl. Jung, Escher, S. 357, 366–368.
- 3 Rede des Herrn Amtsbürgermeisters Dr. Escher, Präsidenten des Nationalrathes, gehalten beim Wiederzusammentritte, den 12. November 1849, in: BBl 1849 III, S. 160.
- 4 Vgl. Beschluß der Bundesversammlung, die schweizerische Eisenbahnangelegenheit betreffend, in: BBl 1850 I, S. 54–56; Gubler, Eisenbahnpolitik, S. 265, 268, 304; Jung, Escher, S. 368–369.
- 5 Vgl. Bundesgesetz, betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten (vom 1. Mai 1850), in: BBl 1850 II, S. 47–62.
- 6 Vgl. Instruktion des Bundesrathes für die Experten, in: BBl 1850 III, S. 429–431; Bericht der vom Bundesrathe einberufenen Experten: Herren R. Stephenson, M. P., und H. Swinburne über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz, in: BBl 1850 III, S. 432–496; Jung, Escher, S. 372–379; Bauer, Eisenbahnen, S. 52–60.
- 7 Vgl. Rölli, Enzyklopädie I (S. 137), III (S. 62–65), VII (S. 301–303); Jung, Escher, S. 554.
- 8 Die Darstellung zu Alfred Eschers Wirken in der Frühphase der Schweizer Eisenbahngeschichte stützt sich im wesentlichen auf Jung. Vgl. Jung, Escher, S. 364–393.
- 9 Vgl. Jung, Escher, S. 371–372, 386–388, 391; Gubler, Eisenbahnpolitik, S. 309–310. – Zum Verhältnis Escher/Polytechnikum siehe Jung. Vgl. Jung, Escher, S. 855–913.
- 10 Vgl. Bauer, Eisenbahnen, S. 66; Jung, Escher, S. 388, 392, 449; Siegenthaler/Ritzmann-Blickenstorfer, Statistik, S. 769. – Vgl. Eisenbahngesetz 1852; Eisenbahngesetz 1872. – Zu kantonalen Konzessionen, Konzessionsrecht und -praxis siehe Bauer. Vgl. Bauer, Eisenbahnen, S. 68–70.
- 11 Vgl. Eisenbahngesetz 1852; Eisenbahngesetz 1872.
- 12 Vgl. Jung, Escher, S. 214–216, 449; Bauer, Eisenbahnen, S. 70–79.
- 13 Vgl. Bericht der vom Bundesrathe einberufenen Experten: Herren R. Stephenson, M. P., und H. Swinburne über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz, in: BBl 1850 III, S. 478–481.
- 14 Vgl. Bauer, Eisenbahnen, S. 17.
- 15 Vgl. Gubler, Eisenbahnpolitik, S. 36–39.
- 16 Gubler, Eisenbahnpolitik, S. 123. Vgl. Gubler, Eisenbahnpolitik, S. 123–124.
- 17 Vgl. Planta, Alpenbahn, S. 4, 10; Bänziger-La Nicca, Richard La Nicca, S. 128–129.
- 18 Vgl. NZZ, 19. Dezember 1842; Gubler, Eisenbahnpolitik, S. 31–33, 116; Bauer, Eisenbahnen, S. 20–25.
- 19 Vgl. Gubler, Eisenbahnpolitik, S. 193, 198; Bauer, Eisenbahnen, S. 77.
- 20 Vgl. NZZ, 19. Dezember 1842, 5. Juli 1853; Baumann, Güterverkehr, S. 161; Gubler, Eisenbahnpolitik, S. 132; Jung, Escher, S. 414–446.
- 21 Vgl. Wägli, Schienennetz, S. 185, 188 (Profil 500/550), 193 (Profil 700); Niederhäusern/Danuser, Olten, S. 32; Bauer, Eisenbahnen, S. 73, 109.
- 22 Vgl. Heer, Rorschach, S. 54; Bauer, Eisenbahnen, S. 75, 77.
- 23 Vgl. Brief Johann Jakob Blumer an Escher, 19. März 1852 (FA Tschudi).
- 24 Vgl. Metz, Graubünden, S. 105; Müller, Alpenbahn-Bestrebungen, S. 29.
- 25 Vgl. Simonett, Verkehr, S. 64–65.
- 26 Vgl. Bauer, Eisenbahnen, S. 54; HLS online, Kerenzlerberg (4. Juni 2007).
- 27 Vgl. Prot. RR Kt. ZH, 7. Februar 1850, 30. März 1850, 16. Mai 1850, 26. September 1850, 3. Oktober 1850, 15. Oktober 1850, 26. Oktober 1850; HLS online, Kerenzlerberg (4. Juni 2007).
- 28 Vgl. Jung, Escher, S. 549, 551, 569; Bauer, Eisenbahnen, S. 87–92, 137–139, 151–154. – Bei Volmar werden die Berner Grimselpäne detailliert geschildert. Vgl. Volmar, Alpenbahnpolitik, S. 9–96.

1 Brief von Alfred Escher an Johann Baptista BavierSamstag, 9. März 1850

Hochgeachteter Herr & Freund!

Eben hat die Eisenbahncommission ihre Arbeiten beendigt.¹ Meine Blicke richten sich nun wieder auf die kantonalen Beschäftigungen & da stosse ich auf eine, die zwar nicht eine ganz kantonale, aber doch eine zunächst von den Cantonen aus zu behandelnde ist – ich meine die Angelegenheit der Wallenseestraße. Sie wissen, daß die Regierung von Zürich in Sachen eine Commission ernannt hat & daß ich auch Mitglied der letztern bin.² Ich gedenke nun, baldmöglichst nach meiner Rückkehr, diese Commission zu versammeln, wüßte aber sehr, vorher in den Besitz von genauern Angaben über die Kosten des Unternehmens gesetzt zu werden. Sie haben die Güte gehabt, mir dießfällige Mittheilungen zu versprechen. Wenn Sie mir nun diese mit gefälliger Beförderung nach Zürich schicken | würden, so wäre ich Ihnen sehr verbunden. Ich denke zwar, es dürfte die Lukmanierbahn, deren integrierender Theil die Zweigbahn Sargans–Wallenstadt ist, nun die Frage auftauchen machen, ob nicht zugewartet werden sollte, bis mit Beziehung auf die Errichtung jener Bahn etwas mehr Gewißheit vorhanden sei, in der Meinung, daß, falls die Lukmanierbahn erstellt würde, dann vielleicht eher an der Errichtung einer Eisenbahn längs des Wallensees zu arbeiten wäre. Aber immerhin & abgesehen davon, muß ich doch wünschen, Daten betreffend die mit der Erstellung einer gewöhnlichen Straße verbundenen Kosten zu erhalten.

Ferner möchte ich Sie bitten, mich auch mit den Ergebnissen der Kostenberechnungen über Schiffbarmachung der Linth³ gefälligst bekannt machen zu wollen.

Nicht wahr, ich bin zudringlich! Ich weiss aber, daß Sie mir diese Zudringlichkeit nicht zum Vorwurfe machen. | Die Lukmanierbahn anlangend kann ich Ihnen nichts Weiteres melden, als was Sie in ein paar Berner correspondenzen der N.Z.Z., die von mir herrühren, gelesen haben werden.⁴ Nur das etwa noch, daß der General Solaroli⁵ mit der in der heutigen Nummer der erwähnten Zeitung enthaltenen Antwort des Bundesrathes nicht zufrieden sei. Viel von seiner Unbefriedigtheit hänge mit der Redaction des Schreibens zusammen, in dem eher das Abschlägige als das Zustimmungde an die Spitze gestellt ist, dann aber wünscht der General, daß der Bundesrath sich bestimmter darüber ausspreche, welchen Antheil an der Zinsengarantie der Bundesrath der Bundesversammlung beantragen werde. Im ganzen kann man nicht läugnen, daß die Anerbietungen Sardiniens höchst annehmbar sind.⁶ Mit unserm Freunde Bischoff⁷ ist in dieser Angelegenheit eine | merkwürdige Sinnesänderung vorgegangen. Im Anfange der letzten Woche spottete er noch über des ganze Project. Aber schon ein Paar Tage nachher sprach er sich mit Wärme für ein entgegenkommendes Verhalten des Bundesrathes aus.

Das Expropriationsgesetz⁸ hat in den letzten zwei Wochen meine Zeit ganz in Anspruch genommen. Kern⁹ & ich haben den bundesrätlichen Entwurf ganz umgearbeitet & die weitere Commission hieß unsere Arbeit mit wenigen Abänderungen gut. Es wäre mir nicht möglich gewesen, während dieser beiden Wochen an einem Berichte in der Münzangelegenheit¹⁰ auch nur ein Paar Stunden lang zu arbeiten. Ich bin also im Interesse der Sache um so froher, daß die Commission mir die Berichterstattung abgenommen hat.

Viele Grüsse von Kern's. Genehmigen Sie die Versicherung wahrer Hochachtung & Freundschaft von Ihrem

DrAEscher
Bern. 9. III. 50.

- 1 Escher präsierte die Eisenbahnkommission des Nationalrates. Bavier war zu diesem Zeitpunkt noch nicht Mitglied derselben. Vgl. Gubler, Eisenbahnpolitik, S. 268, 304, 312–313; → S. 25–26.
- 2 Der Zürcher Regierungsrat hatte im Januar 1850 eine Petition von 138 Handelsunternehmen aus dem Kanton für die Förderung des Walenseestraszenbaus erhalten und setzte daraufhin eine Kommission ein, die aus den Regierungsräten Escher, → Johann Jakob Rüttimann und Paul Karl Eduard Ziegler-Bodmer (1800–1882) bestand. Von der Seite Graubündens wurden Bavier und → Andreas Rudolf von Planta zu den Konferenzen betreffend Walenseestrasse abgeordnet. Vgl. Prot. RR Kt. ZH, 7. Februar 1850, 25. Mai 1850; → Nr. 2, 5.
- 3 Der 1816 eröffnete Linthkanal wurde bereits mit Schiffen befahren. Escher bezieht sich hier auf die Pläne, die Linth für Dampfschiffe auszubauen. Dies hätte einen durchgehenden Dampfschiffbetrieb von Zürich bis Walenstadt ermöglicht. Vgl. Speich, Linth Kanal, S. 14–20; Städler, Walensee-Schiffahrt, S. 90–91; Gubler, Eisenbahnpolitik, S. 32–33; → Nr. 2; → S. 29.
- 4 Escher berichtete in der NZZ über die Forderung des Turiner Lukmanierkomitees nach einer staatlichen Zinsgarantie und die diesbezüglichen diplomatischen Verhandlungen in Bern. Ausserdem informierte er über das neugeschaffene Eidgenössische Eisenbahnbüro unter → Gottlieb Koller und die Auftragserteilung an den englischen Experten Robert Stephenson. «Ferner werden nun auf Veranstaltung des Eidg. Baudepartementes auf verschiedenen Linien Eisenbahnstudien gemacht [...]. Mit den einschlägigen Arbeiten ist für die Lukmanierbahn Hr. La Nicca [...] beauftragt.» NZZ, 6. März 1850. Vgl. NZZ, 28. Februar 1850, 6. März 1850; → S. 26. – Zum Turiner Lukmanierkomitee → S. 42.
- 5 Paolo Solaroli (Marchese di Briona) (1796–1878), General, Mitglied der Abgeordnetenversammlung und Diplomat des Königreichs Sardinien-Piemont.
- 6 Gemäss Eschers gleichentags erschienenem NZZ-Artikel offerierte Sardinien-Piemont für eine Lukmanierbahn drei Fünftel der nötigen staatlichen Zinsgarantie. Der Bundesrat antwortete ausweichend und verwies auf die aufgrund der neuen Bundesverfassung erforderlichen Anpassungen am Staatsvertrag von 1847 zwischen Sardinien-Piemont und den Kantonen St. Gallen, Graubünden und Tessin sowie auf noch ausstehende Expertisen zu den Schweizer Eisenbahnen. Er «sei jedoch nicht ungeneigt, der Bundesversammlung die Uebernahme eines Antheiles an der Zinsengarantie zu empfehlen, insoweit die besonderen Verhältnisse des Bundes und der Stand seiner Finanzen dieses gestatten». In der Antwort wurde im übrigen die Strecke Sargans–Walenstadt zum obligaten Bestandteil der Lukmanierbahn erklärt, da diese die Verbindung des Lago Maggiore mit dem Boden- und dem Walensee schaffen solle. NZZ, 9. März 1850. Vgl. Prot. BR, 6. März 1850, 7. März 1850. – Vgl. Staatsvertrag der Kantone St. Gallen, Graubünden und Tessin mit dem Königreich Sardinien betreffend Eisenbahn-, Handels- und Verkehrs-Verhältnisse (vom 16. Januar 1847), in: Staatsverträge SG, GR, TI, Sardinien.
- 7 Achilles Bischoff (1795–1867), Grossrat, Mitglied des Kleinen Rats und Nationalrat (BS), Mitglied der nationalrätlichen Eisenbahnkommission.
- 8 Im Dezember 1849 war der Bundesrat vom Parlament beauftragt worden, einen Gesetzesentwurf betreffend Expropriation für Eisenbahnen auszuarbeiten. Im Anhang zu seiner Botschaft vom 25. Februar 1850 legte der Bundesrat einen sehr allgemeinen, ungegliederten Entwurf vor, der von der Eisenbahnkommission umgestaltet und ergänzt wurde. Der Entwurf passierte die eidg. Räte am 1. Mai 1850. Vgl. Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung zu dem Gesetzesvorschlag über Abtretung von Eigenthum zu Errichtung öffentlicher Werke (vom 25. Februar 1850), in: BBl 1850 I, S. 164–170, Beilage A, Beilage B; Kommissalbericht zu dem Entwurf eines Expropriationsgesetzes, in: BBl 1850 I, S. 173–186; Bundesgesetz betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatreehten (vom 1. Mai 1850), in: BBl 1850 II, S. 47–64; NZZ, 25. Februar 1850, 6. März 1850; Gubler, Eisenbahnpolitik, S. 264–269; → S. 26.
- 9 Johann Konrad Kern (1808–1888), Nationalrat (TG) und Bundesgerichtspräsident, Mitglied der nationalrätlichen Eisenbahnkommission.
- 10 Zeitgleich mit der Eisenbahnkommission musste auch die Münzkommission Bericht erstatten über den «Entwurf eines Gesetzes zur Vollziehung der schweizerischen Münzreform» sowie eine Empfehlung über die Wahl des Systems abgeben. Escher und Bavier waren beide Mitglieder dieser Kommission. Vgl. Brief

Escher an Johann Baptista Bavier, 14. März 1850 (StAGR A Sp III/8 f 137 Nr. 5505); Brief Escher an Johann Baptista Bavier, 26. März 1850 (StAGR A Sp III/8 f 137 Nr. 5517); Bericht desjenigen Theiles der Kommission des Nationalrathes, welcher die Basis des französischen Münzfusses zur Annahme empfiehlt, in: BBl 1850 I, Beilage nach S. 310 (S. 1–75); Bericht und Anträge derjenigen Abtheilung der Münzkommission des schweizerischen Nationalrathes, welche das System des auf die Kölnische Mark basirten Schweizerfrankens zur Annahme empfiehlt (vom 5. April 1850), in: BBl 1850 I, Beilage nach S. 367 (S. 1–127); Bundesgesetz über das Eidgenössische Münzwesen (vom 7. Mai 1850), in: BBl 1850 II, S. 25–30.

2 Brief von Johann Baptista Bavier an Alfred Escher

Mittwoch, 13. März 1850

Chur den 13. März 1850

Hochverehrter Herr und Freund!

Empfangen Sie meinen höflichsten Dank für Ihr schätzbares Schreiben vom 9^{ten} → Nr. 1 dieß und die mir damit gemachten interessanten Mittheilungen über die Eisenbahn-Angelegenheit.

Die Sinnes-Aenderung unseres Collegen Bischoff¹ hinsichtlich der Lukmanier-Bahn freut mich sehr – möge die Beßerung von Dauer seyn, und sich auch auf andere «Fächer» ausdehnen!

Sehr fatal wäre es dagegen, wenn die Antwort des Bundesrathes den General Solari² resp. Piemont nicht befriedigt hätte – die Anerbietungen dieses Staates sind zu ehrenwerth, als daß man ihn nicht bey guter Laune zu erhalten suchen sollte – vielleicht läßt der hohe Bundesrath, wie es schon bey andern Anlässen geschehen ist, eine Erläuterung oder Berichtigung folgen, durch welche die Sache eine ganz andere Wendung erhält – in diesem Falle wird aber mit bloßen Redactionsverbeßerungen nicht viel geholfen seyn; das Piemont. Ministerium wird *Zahlen* wollen & somit wird | sich der Bundesrath, ohne die WillensMeinung der Bundesversammlg vorher einzuholen, doch nicht einlassen können. –

Ueber die Wallenseestraße wollte ich Ihnen meinen Versprechen gemäß das wenige → S. 29 was mir dießfalls bekannt ist, mittheilen, sobald Sie wieder in Zürich angelangt wären, da Sie sich in Bern mit dieser Sache doch nicht hätten befaßen können – ich habe mir auch alle Mühe gegeben, die Pläne, welche Hr. La Nicca seiner Zeit aufgenommen hat, → Richard La Nicca zu bekommen und sie Ihnen zu übersenden, sie sind aber leider hier nicht zu finden, und müssen wie obiger Freund glaubt, in Glarus liegen. Herr Landammann Jenny³ beabsichtigte, im Lauf dieser Woche eine Zusammenkunft gemeinnütziger Männer aus allen Theilen seines Kantons zu veranstalten, und diese wichtige Angelegenheit mit ihnen zu besprechen & ich habe ihm auf sein Verlangen über verschiedene Punkte die nöthige Auskunft ertheilt, namentlich über die Kosten Anschläge, mit denen es sich folgender Maßen verhält: Nach einer, schon in den 20ger Jahren aufgestellten, freylich etwas oberflächlichen Berechnung hätten die Kosten

auf Glarner-Gebiet für eine Länge von Métres	8523	fl 48065.–
” St. Galler ” ” ” ”	9560	fl 32,300.–
also im Ganzen		fl 80,365.–

betragen⁴, jedoch *ohne* Boden-Auskauf – die *Breite* der Straße von | je nach dem Terrain zu M. 3,60 bis M. 4.60 angenommen.

Escher und die Ostalpenbahnfrage

Die vorhandene Korrespondenz Eschers zum Thema Alpenbahn zwischen 1853 und 1861 weist über die Jahre eine sehr unterschiedliche Frequenz auf. Für 1853 liegen insgesamt rund dreissig Briefe vor, während sich in den Jahren danach nur vereinzelte identifizieren lassen. Die Lücken mögen durch die Überlieferung bedingt sein. Die Dichte der Briefe im Jahr 1853 ist jedoch nicht zufällig: Die Entwicklungen in diesem und dem vorangehenden Jahr setzten den Wettlauf um die Alpentransversale überhaupt erst richtig in Gang. Einige weitere Briefe drehen sich 1856 um die Frage der Fusionen der Eisenbahngesellschaften. 1860 wird seitens der Lukmanieranhänger intensiv, aber erfolglos um die Gunst Eschers geworben, und 1861 sind die Ereignisse um die schliesslich geplatzte «Übereinkunft für die Gründung einer Lukmanier-Eisenbahngesellschaft» Thema der Briefe. Mit diesen Geschehnissen ging auch Eschers Teilnahme am Projekt der Ostalpenbahn zu Ende. Sein bevorzugter Korrespondenzpartner in dieser Frage war neben seinem Freund → Johann Jakob Blumer aus Glarus der Bündner Lukmanierpromotor → Andreas Rudolf von Planta.

Lukmanier versus Gotthard: Die Ausgangslage

Die Befürworter einer Ostalpenbahn setzten ab Mitte der 1840er Jahre auf den Lukmanier. Dieser Pass weist auf Bündner Seite eine sehr geringe Steigung auf und bildet mit einer Passhöhe von nur 1918 m über Meer den niedrigsten Alpenübergang auf Schweizer Boden. Er sollte sich daher besonders gut für eine Überschienung eignen, um so mehr als er ideale Bedingungen zur Anwendung der zu dieser Zeit üblichen Schachttechnik bot.¹ Dabei wurden wie im Bergbau mehrere vertikale Schächte vom Bergrücken bis auf die Höhe des Tunneltrassees gegraben und von da aus der Bau horizontal in beiden Richtungen vorangetrieben. Dadurch, dass mehrere Angriffspunkte zur Verfügung standen, liess sich die Bauzeit verkürzen, was sich wiederum günstig auf die Finanzierung auswirkte oder, nach Ansicht vieler Ingenieure, dieselbe erst ermöglichte. So war → Richard La Nicca auch noch zehn Jahre vor der Eröffnung des Gotthardtunnels der Ansicht, «dass grosse Alpentunnels ohne Schächte nicht ausführbar, folglich ohne ausserordentliche Opfer an Capital und Zeit unter gegenwärtigen Umständen eine finanzielle Unmöglichkeit sind».² Beispielsweise wurde der alte Hauenstein-Scheiteltunnel mittels Schachttechnik erstellt. Doch auch in neuester Zeit kommt dasselbe Prinzip bei den im Bau befindlichen Gotthardröhren der Neuen Eisenbahn-Alpentransversale (Neat) mit den Multifunktionsstellen Sedrun und Faido und dem Zwischenangriff Amsteg wieder zur Anwendung.³

Der Gotthard bot zwar mit seiner zentralen Lage auf der Nord-Süd-Achse und mit der kurzen, direkten Anfahrtsstrecke im Norden grosse Vorzüge, galt aber angesichts des wilden Reusstals und der Schöllenschlucht punkto Zufahrtsweg und eigentlichem Passübergang als technisch problematisch. Gemeinhin galt das Terrain des Passes als nicht oder kaum schachtbar. Erst mit fortschreitender Entwicklung der Technik, die eine Beschleunigung der Tunnelarbeiten ermöglichte, wurde der Gotthard zu einer realistischen Alternative.⁴ Die Zeit arbeitete jedoch nicht nur in technischer, sondern auch in politischer Hinsicht für die Gotthardtransversale: Zwischen den ersten Bemühungen der Lukmanieranhänger um Unterstützung aus dem Ausland und dem Zeitpunkt, als für die Gotthardlinie ein ausgereiftes Projekt auf dem Tisch lag, hatte sich die politische Karte Europas grundlegend verändert. Hemmende

→ S. 156, 200

politische und wirtschaftliche Barrieren waren zwar im Innern der Schweiz bereits 1848 gefallen. Auf italienischem Gebiet folgte ein entsprechender Schritt erst 1860 bzw. 1866 durch den Zusammenschluss von Sardinien-Piemont mit der Lombardei, dem Veneto und weiteren Gebieten zum Königreich Italien, auf deutschem Gebiet endlich mit der Gründung des Norddeutschen Bundes 1866/67 bzw. des deutschen Kaiserreiches 1871. Die politisch-territorialen Veränderungen nördlich und südlich der Alpen führten zur Verschiebung wirtschaftlicher Interessen, zum Bedürfnis nach neuen Verkehrsachsen und damit zur Verlagerung von verkehrspolitischen Gewichten. Die vergrößerten Territorien verlangten nach einem zentralen Alpenübergang – zum Vorteil des Gotthards. In der Praxis bedeutete dies eine erhebliche Erleichterung der Verhandlungen zwischen der Gotthardvereinigung und den ausländischen politischen Repräsentanten betreffend Linienführung und Finanzierung.⁵

→ S. 198

Anfang der 1850er Jahre erschienen erste Stellungnahmen zugunsten des Gotthards. Zu den frühen Verfechtern der Gotthardvariante gehörten der Tessiner Kantonsingenieur Pasquale Lucchini (ein ehemaliger Lukmanieranhänger), der Urner Ingenieur Karl Emanuel Müller sowie → Gottlieb Koller, Vorsteher des Eidgenössischen Eisenbahnbüros. Durch die Erfolge, welche die Befürworter des Lukmaniers 1853 erzielen konnten, gerieten die Gotthardanhänger in der Zentral- und Nordwestschweiz unter Druck und wurden zum Handeln geradezu genötigt.⁶ Das zähe, zeitweise verbissene Ringen um den Alpenübergang der Bahn nahm hier seinen Anfang. Hüben wie drüben waren die Mittel dieselben und reichten von öffentlichen Verlautbarungen mittels Zeitungsartikeln, gedruckten Traktaten oder parlamentarischen Voten bis zu personalpolitischen Intrigen hinter den Kulissen. Im Seilziehen um die Durchsetzung von Kantons- und Regionalinteressen schienen ungeschminkt historische Rivalitäten zwischen den beteiligten Akteuren auf. Obwohl privatwirtschaftlich organisiert, engagierten sich in den Bahngesellschaften und Bahnkomitees Politiker an vorderster Front. Der Kampf um die Linienführung der Alpentransversale zog seine Kreise bis in den Bundesrat.

→ S. 151, 153

→ Nr. 8, 26

→ Nr. 19, 23, 24, 25

Das erste Lukmanierkomitee und die Südostbahn

La Nicca und sein Freund → Wolfgang Killias gründeten bereits im Herbst 1845 in Turin eine «Gesellschaft zur Verbindung des Mittelmeeres mit dem Bodensee», auch Turiner Lukmanierkomitee oder Turiner Komitee genannt. Da Sardinien-Piemont an einer Verbindung nach Nordosten über eidgenössisches Gebiet sehr gelegen war, konnte das Komitee auf staatliche Subsidien zählen. In der Schweiz beschlossen die drei Kantone St. Gallen, Graubünden und Tessin, je eine analoge Konzession für den Bau einer Alpenbahn auszustellen, und vergaben diese im Frühling 1846 an das Turiner Lukmanierkomitee. Innerhalb von sechs Jahren, das heisst bis 1852, hätten demnach die Zufahrtslinien im Norden von Rorschach bzw. Rapperswil nach Chur und im Süden von Locarno bis Biasca gebaut sein müssen, was allerdings keineswegs realistisch war.⁷

→ Nr. 1, 2

In den Reihen der Bündner Bahnpioniere kam es in den Jahren 1852/53 zu personellen Änderungen. Neben den beiden bis dahin führenden Persönlichkeiten La Nicca und Killias trat eine neue Generation auf den Plan. Deren leitender Kopf war → Andreas Rudolf von Planta, liberaler Nationalrat aus Samedan.⁸ Der «Rhaetus Lucmanicus» Planta trat in eine zeitweise sehr intensive Korrespondenz mit «consule Alfredo» Escher über die Alpenbahnfrage.⁹ Escher selbst hatte sich bereits 1850 für das Lukmanierprojekt interessiert und für die «Neue Zürcher Zeitung» die diesbezügliche Berichterstattung aus Bern übernommen.¹⁰

→ Nr. 1

Insgesamt sind 27 Briefe aus der Feder Plantas an Escher erhalten. Der letzte datiert von 1863¹¹, dem Jahr, als Escher sich erstmals öffentlich zum Gotthardprojekt bekannte. Eschers Antwortbriefe sind bis auf einen Briefentwurf verschollen.

→ Nr. 13

Die Interessengruppe um den Promotor Planta erliess Ende Juli 1852 einen Aufruf für eine «Versammlung der Freunde und Beförderer» einer schweizerischen Ostbahn in Bad Ragaz am 22. August. Ende Oktober wurde eine sogenannte «Gründungs-Gesellschaft für eine schweizerische Südostbahn» gebildet, die sich in einen engeren Ausschuss und ein weiteres Komitee gliederte. Zum Kreis dieser Ostschweizer Eisenbahnfreunde stiessen im Dezember 1852 die Eisenbahnkomitees von Glarus und Rapperswil. Damit wurde das ursprüngliche Netz der Südostbahn mit den Linien Rorschach–Chur und Sargans–Walenstadt um die Linie Walenstadt–Rapperswil mit Zweigbahn nach Glarus erweitert.¹² An der Spitze des Glarner Eisenbahnkomitees stand mit Ständerat → Johann Jakob Blumer ein seit Jugendtagen enger Freund Eschers. Einige der sehr zahlreich vorliegenden Briefe Blumers an Escher haben die Bahnpläne zum Thema; Eschers Antwortbriefe gingen beim Brand von Glarus 1861 verloren. Blumer zog sich bereits 1857 wieder von der Bahnfront zurück, ermüdet von den Querelen innerhalb der eigenen Reihen.¹³

→ Nr. 4, 5, 32

→ Nr. 41

Am 13. Februar 1853 wurde die Schweizerische Südostbahn (→ SOB) offiziell als Aktiengesellschaft gegründet. Der an diesem Datum gewählte provisorische Verwaltungsrat bestand aus den Bündnern Andreas Rudolf von Planta, → Anton von Salis und Max Franz sowie den St. Gallern Gallus Jakob Baumgartner und Anton Höfliger. Das ebenfalls neu zusammengesetzte sogenannte weitere Komitee umfasste neben den Mitgliedern des Verwaltungsrats zusätzliche zehn Personen: aus Graubünden Johann Andreas von Sprecher, → Johann Baptista Bavier und Simeon Bavier, aus St. Gallen Basil Ferdinand Curti, Josef Leonhard Bernold, Christian Rohrer und Ferdinand Roth, aus Glarus Peter Jenny und Blumer sowie aus Zürich Adolph Pestalozzi.¹⁴

Die Südostbahn bzw. ihre Gründungsgesellschaft erreichte Anfang 1853, dass ihr von den Kantonen St. Gallen, Graubünden und Glarus die Konzessionen für die oben genannten Linien sowie das Prioritätsrecht für die Lukmanierkonzession zugesprochen wurden. Seit 1845 waren La Nicca und Killias bzw. das Turiner Lukmanierkomitee die Inhaber der Lukmanierkonzession, doch war diese für verfallen erklärt worden: Die Frist von sechs Jahren für die Vollendung der Zufahrtslinien war ungenutzt verstrichen, so dass auf eine – gemäss Vertrag mögliche – Verlängerung auf zehn Jahre verzichtet wurde. La Nicca betrachtete dieses Vorgehen als unrechtmässig. Die Konsequenz der neuen Konzessionserteilung war, dass das ursprüngliche Gesamtprojekt der Nord-Süd-Transversale durch die Abtrennung und vorgezogene Realisierung der nördlichen Zufahrtslinien bis Chur auseinandergerissen wurde. Hinzu kam, dass Sardinien-Piemont dem bisherigen Turiner Lukmanierkomitee seine Unterstützung entzog, worauf dieses faktisch zu existieren aufhörte.¹⁵ Trotzdem arbeitete La Nicca weiter an seinen Plänen und legte im März 1853 ein neues Lukmanierprojekt mit gigantisch langem Tunnel vor. Er entwarf zwei Varianten der Linienführung von Disentis nach Olivone mit unterschiedlichen Tunnellängen und Scheitelhöhen (28,7 km, 1430 m über Meer, bzw. 25,6 km, 1590 m über Meer) und mit maximal 56 Schächten von bis zu 700 m Tiefe.¹⁶ Damit schoss er selbst über die Vorgaben hinaus, die Killias für die Anlage von Alpenbahnen setzte und ein paar Monate später in einer Artikelserie im «Bund» publizierte. Killias bezeichnete Schächte von maximal 400 m Tiefe und Kulminationspunkte bis zu 1200 m über Meer als

→ Nr. 7

→ Nr. 6

zulässig für den Bau und den späteren Betrieb einer Gebirgsbahn.¹⁷ Neben diesen und anderen hochfliegenden Plänen kam aus Kostengründen immer wieder auch die Idee einer Eisenbahnlinie ohne eigentliche Bergstrecke, dafür mit einer (provisorischen) Fahrstrasse über den Pass auf.¹⁸

→ Nr. 6, 44; → S. 55

Feilschen um Konzessionen und Finanzen

Gleichzeitig mit den Planungsarbeiten La Niccas liefen Bemühungen um die Finanzierung des Lukmanierprojekts in London und Turin. Die ökonomischen Verhältnisse in der Schweiz verlangten für solch grosse Projekte eine finanzielle Beteiligung des Auslands, sei es durch kapitalkräftige Private und Banken, sei es durch Subventionen der interessierten und involvierten Nachbarländer. Indes – die Abhängigkeit vom Ausland hatte ihre Tücken: Unseriöse englische Spekulanten, konjunkturelle Schwankungen und die politischen Verwicklungen während der Entstehung der neuen europäischen Nationalstaaten machten den Vertretern der Südostbahn und den Lukmanierpromotoren das Leben schwer. Insbesondere die territorialen Verhältnisse in Norditalien und, damit verbunden, die nötige Rücksichtnahme auf die Spannungen zwischen Sardinien-Piemont und Österreich schränkten den Verhandlungsspielraum mit den potentiellen Geldgebern in Turin namentlich in Fragen der Linienführung ein.

→ Nr. 6, 11

→ Nr. 8

Die Aktienemission der Südostbahn brachte bei weitem nicht den gewünschten Erfolg bei den privaten Anlegern: Von 50000 Aktien à 500 Franken (insgesamt 25 Mio. Franken) konnten bis im Sommer 1853 nur 18000 abgesetzt werden.¹⁹ Mittlerweile hatte Killias in London ein englisches Konsortium für das neue Lukmanierprojekt gewonnen. Dieses setzte sich zusammen aus «Herrn John Gurney, Sollicitor, handelnd in eigenem Namen und als Bevollmächtigter der Herrn James Rhodes, Bankier, John Masterman Sohn, Bankier, Aubrey Alexander Hoghton, Wechselagent, Moses Hayni Picciotto, Kaufmann, [...] John Sadleir, Rentier» sowie «Hrn. John Watkins Brett, Conzessionär der Telegraphen des Mittelmeeres, [...] alle Genannte[n] in London wohnhaft».²⁰

→ Nr. 6

Auf Betreiben des Kleinen Rates von Graubünden taten sich die finanzbedürftige Südostbahn und das englische Konsortium zusammen. Im gegenseitigen Einverständnis bewarben sich die Engländer um die Lukmanierkonzession des Tessins, während sich die Südostbahn um die definitive Erteilung der Bündner Lukmanierkonzession bemühte. Dem Wunsch der Südostbahn wurde Anfang Juli 1853 entsprochen.²¹ Die Konzessionsverhandlungen in Bellinzona in der ersten Junihälfte hingegen scheiterten vorerst an der Intervention der Schweizerischen Centralbahn (→ SCB). Diese spielte auf Zeit und hatte beim Tessiner Grossen Rat Antrag auf Verschiebung der Frage gestellt sowie gleichzeitig für den Fall einer Realisierung der Gotthardbahn eine Linienführung durch das Sottoceneri versprochen. Im Lukmanierprojekt wäre die Ceneri-Linie zugunsten der Verbindung entlang dem Lago Maggiore nach Genua links liegen gelassen worden, wogegen sich Lugano zur Wehr setzte.²² Andererseits konnte die Ceneri-Linie mit ihrer Ausmündung in die österreichische Lombardei nicht im Interesse Sardinien-Piemonts liegen. Obwohl die Regierungen von St. Gallen und Graubünden Abordnungen in den Tessin sandten und sogar Zürich der Lukmanierseite Verstärkung in der Person von Eschers Freund, Nationalrat → Jakob Dubs, zukommen liess, verschoben die tagungsmüden Ratsherren das Traktandum auf eine ausserordentliche Session im Herbst 1853. Das Tessin, umworben von der Lukmanier- wie von der Gotthardpartei, sollte in den folgenden Jahren die

→ Nr. 7, 8, 9, 10

Rolle des lachenden Dritten spielen – es konnte seine eigenen Bedingungen diktieren, insbesondere betreffend den Bau der Tessiner Talbahnen.²³ → S. 196–197

Im Juli 1853, kurz nach den gescheiterten Tessiner Konzessionsverhandlungen, hielten Vertreter Sardinien-Piemonts und der Kantone Graubünden und St. Gallen in Turin eine Konferenz ab. Die Delegation aus der Schweiz wollte sich des Engagements Turins vergewissern und Druck auf das Tessin ausüben, um die Konzessionierung des Lukmaniers zu forcieren. Dabei wurde festgehalten, dass die zwei Staatsverträge betreffend Konzessionierung und Bau einer Eisenbahn von Locarno nach Rorschach und Walenstadt von 1845 (zwischen den drei Kantonen Graubünden, St. Gallen und Tessin) und 1847 (zwischen diesen drei Kantonen und Sardinien-Piemont) nach wie vor in Kraft seien, ungeachtet des Handelsvertrags von 1851 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und Sardinien-Piemont. Nach dem Ausscheiden des Turiner Lukmanierkomitees sei nun die Südostbahn an seine Stelle getreten. Die bereits im Mai bzw. Juni 1853 gesprochenen sardisch-piemontesischen Alpenbahnsubsidien in der Höhe von 10 Mio. Franken seien im übrigen ausschliesslich dem Lukmanier zugedacht. Das Konferenzprotokoll wurde am 5. August von König Vittorio Emanuele II. genehmigt, als Vertrag ratifiziert und durch den Sondergesandten → Luigi Torelli den beiden Kantonsregierungen zugestellt. Verträge mit dem Ausland waren zwar gemäss der neuen Schweizer Bundesverfassung von 1848 grundsätzlich Sache des Bundes; in Verkehrsfragen waren aber auch die Kantone zu Vertragsabschlüssen befugt – vorausgesetzt, die Vereinbarungen kollidierten nicht mit dem Bundesgesetz.²⁴ → Nr. 6
→ Nr. 15, 16

Anfang August 1853 genehmigte die Bundesversammlung die Bündner Lukmanierkonzession. Am 27. desselben Monats schloss die Südostbahn mit dem englischen Konsortium einen Vertrag ab. Darin wurde die Aufteilung der Alpenbahnlinie in zwei Abschnitte (auch Sektionen genannt) festgehalten, wobei der erste Abschnitt aus den bereits für die Südostbahn konzessionierten Rhein- und Linthlinien (Chur–Sargans–Rorschach bzw. Sargans–Rapperswil) bestand, der zweite aus der Fortsetzung von Chur über den Lukmanier Richtung Süden. Die Engländer sollten die Hälfte der Aktien übernehmen, notfalls mehr (bis maximal 16 Mio. Franken), sowie den Bau des ersten Abschnitts, für dessen Ausführung sie mit der englischen Unternehmung Pickering & Cie. einen Vertrag à forfait abschlossen. Gleichzeitig wurde die Organisation der Bahngesellschaft festgelegt. Für den zweiten Abschnitt wurde die Gründung eines weiteren Unternehmens ins Auge gefasst, welche nach Erstellung der Bergstrecke mit der ersten Gesellschaft fusionieren sollte; so weit kam es allerdings nie. In der Verwaltung der neuen Südostbahn oblag die Oberaufsicht einem Generalkomitee mit zwölf Mitgliedern, zusammengesetzt aus je sechs Engländern und Schweizern. Diese beiden (ebenfalls als Sektionen bezeichneten) Hälften wurden von den Mitgliedern des Konsortiums bzw. von der schweizerischen Generalversammlung gewählt. Ein Dreierdirektorium mit Sitz in Chur war ausführendes Organ: Killias war darin zuständig für die administrative, La Nicca für die technische und Baumgartner für die Rechts- und Kontrollabteilung. Salis und Höfliger amtierten als Suppleanten der Direktion.²⁵ → Nr. 17
→ Nr. 6
→ Nr. 15, 18, 20

Mitte September fand die Sondersession des Tessiner Grossen Rates statt, in der es hauptsächlich um die Konzessionierung der Alpenbahn ging. Nach intensivem Antichambrieren der Lukmaniervertreter und nach ihren Absichtserklärungen an die Adresse Luganos zum Bau der Ceneri-Linie erteilte der Grosse Rat des Kantons Tessin die Konzessionen Lucomagno–Brissago und Bellinzona–Lugano an das durch Killias und La Nicca vertretene englische → Nr. 11, 18

Konsortium. Die Centralbahn und die Kantone, welche den Gotthard favorisierten, hatten die Lukmanierkonzession durch einen Verschiebungsantrag und ein eigenes Konzessionsbegehren beinahe vereitelt. Auch der Kanton Zürich liess sich vor Ort vertreten, allerdings nicht wie im Juni durch Dubs, sondern durch Nationalrat → Georg Joseph Sidler. Dieser hatte von Escher offenbar die Instruktion bekommen, das aussichtsreichere Projekt zu unterstützen. Dies war trotz der Aktionen der Gotthardanhänger noch immer die Lukmanierbahn.²⁶

→ Nr. 21

Die Kantone St. Gallen, Graubünden und Glarus, die sich bereits politisch und personell für die Südostbahn engagiert hatten, übernahmen den grössten Teil der finanziellen Verpflichtungen seitens der Schweiz: St. Gallen beschloss eine Beteiligung von 2,75 Mio. Franken, Graubünden 3 Mio. Franken (einschliesslich 1 Mio. Franken der Stadt Chur) und Glarus 0,5 Mio. Franken.²⁷ Bündner und Glarner bemühten sich mit Nachdruck um die Beteiligung des Kantons Zürich als Ausgleich zu den als dominant empfundenen St. Galler Bestrebungen wie auch, um dem Lukmanier gegenüber dem Gotthard mehr Gewicht zu verleihen.

→ Nr. 5, 6, 10, 12, 20, 27,
28, 29, 34, 46

Nachdem die Beteiligung des englischen Konsortiums vertraglich geregelt und die Tessiner Lukmanierkonzession gesprochen war, beantragte Regierungspräsident Escher beim Grossen Rat des Kantons Zürich eine Beteiligung an der Südostbahn. In einer gewohntermassen fundierten und umfassenden Weisung vom 22. September 1853 stellte Escher klar, dass es dem Kanton Zürich weniger um den ersten Abschnitt der Südostbahn als um den Weg nach Süden zu tun war: «Denn es konnte Zürich der Südostbahn eine allfällige Betheiligung nur dann zuwenden, wenn gegründete Aussicht auf günstigen Erfolg der ganzen Unternehmung vorlag, indem eine Linie, die blos bis Chur führen würde für unsern Kanton bei weitem nicht so große Bedeutung hätte.» Die «Aussichten auf die Realisirung des Projektes einer Gotthardbahn» seien im Gegensatz zum Lukmanier nach der Konzessionserteilung durch den Tessiner Grossen Rat «wohl kaum nur vorübergehend beseitigt». Allerdings bereite auch letzterer Alpenübergang Schwierigkeiten: «Es wird ganz außergewöhnlicher Anstrengungen bedürfen, um hier dem neuen Verkehrsmittel Bahn zu brechen. Indessen ist ein Alpenübergang durch eine Eisenbahn ein Werk von europäischer Bedeutung und die angestellten Untersuchungen haben nicht nur gezeigt, daß die Ausführung möglich ist, sondern daß von allen Alpenübergängen gerade der Lukmanier die günstigsten Verhältnisse darbietet.» Schliesslich forderte Escher unter Verweis auf die Bedeutung des Lukmaniers für den Kanton Zürich den Grossen Rat auf, sich am Unternehmen zu beteiligen: «Und in der That, wie könnte der Kanton Zürich, ohne seine Interessen zu gefährden, unthätig zusehen, ob eine Eisenbahnverbindung, welche abgesehen von dem Verkehre mit den übrigen an derselben liegenden Kantonen einen beträchtlichen Theil des europäischen Verkehres vermittelt und durch den gewerbereichsten Theil *seines* Gebietes ziehen soll, zu Stande kommen, welche uns einem befreundeten Staate, welche uns Häfen näher bringt, deren Bedeutung im steten Wachsen begriffen ist und die nicht nur dem Handel, sondern namentlich in Zeiten drohender Theuerung der gesammten Bevölkerung Vortheile bieten, deren Umfang jetzt schon kaum ganz ermessen werden kann?» Allerdings empfahl Escher eine Aktienzeichnung des Kantons Zürich nur unter Vorbehalten. Diese betrafen die finanzielle Sicherung des Unternehmens, das Verfahren bei Streitigkeiten zwischen der Südostbahn und dem Kanton St. Gallen und – vor allem – die Gleichstellung der Linth- mit der Rheinlinie. Da die St. Galler versuchten, den Verkehrsfluss über die Rheinlinie an Zürich vorbei zu lenken, fürchtete man hier um die Konkurrenzfähigkeit der Linthlinie.²⁸

Rhein- vs. Linthlinie
→ Nr. 6, 18, 27, 32

Am 3. Oktober 1853 hielt Escher im Grossen Rat eine eineinhalbstündige Rede zugunsten der Südostbahn. Daraufhin wählte die Versammlung eine Spezialkommission unter Eschers Vorsitz, welche noch am gleichen Abend ihre Beratung aufnahm. Tags darauf stellte Escher während zwanzig Minuten den Kommissionsvorschlag vor, der eine genaue Ausformulierung der Zürcher Bedingungen enthielt, ergänzt durch Auflagen hinsichtlich der heiklen Passage der Wasserscheide zwischen Rhein und Seez bei Sargans. Ohne ein weiteres Votum und ohne eine einzige Gegenstimme hiess der Zürcher Grosse Rat das finanzielle Engagement an der Südostbahn in der Höhe einer halben Million Franken gut. Zwei Wochen später zog die Stadt Zürich mit einem analogen Angebot nach. Die Südostbahn konnte jedoch die darin gestellten Bedingungen nicht erfüllen, so dass sie auf die Beteiligung von Stadt und Kanton Zürich verzichten musste.²⁹ Die divergierenden Interessen St. Gallens und Zürichs hatten eine definitive Einigung verhindert. Dasselbe Prozedere sollte sich 1861 wiederholen, als die Lukmanierpromotoren die Schweizerische Nordostbahn (→ NOB) und abermals auch Stadt und Kanton Zürich um eine Beteiligung ersuchten. → Nr. 27
→ S. 54–55

Die ersten Jahre der Südostbahn

An der Generalversammlung vom 8. November 1853 wurde zum ersten Mal die schweizerische Sektion des Generalkomitees der Südostbahn gewählt. Escher, selbst nicht anwesend, wurde zwar von seinem Freund Blumer zur Wahl portiert, aber nicht gewählt. Über die Folgen dieses Entscheides kann man nur spekulieren. Neben Blumer und Planta nahmen drei andere Mitglieder des weiteren Komitees, Curti, Rohrer und Franz, sowie als neuer Vertreter Zürichs der Bankier Gustav Anton von Schulthess-Rechberg Einsitz ins Gremium. → Nr. 20, 28

Der Start des Unternehmens Südostbahn verlief harzig. Die Gründe, welche Direktor Baumgartner in seiner Eröffnungsrede vor der ersten Generalversammlung dafür ins Feld führte, blieben auch in den folgenden Jahren bestehen und hinderten die Entwicklung der Bahn: «das Widerstreben ganzer Landestheile auf der Rheinlinie gegen die Vereinigung beider Linien zu einem Ganzen; [...] die sich häufig bekämpfenden und widersprechenden Dekrete der Landesbehörden der verschiedenen Kantone; [...] die allmählig eintretenden politischen Verwickelungen zwischen der Schweiz und einem Nachbarstaat und die daherigen nachteiligen Einflüsse; zuletzt die vor unsern Augen bis zur drückenden Schwankung zwischen dem Frieden und einem allgemeinen Kriege großgewachsene europäische Krisis und der im Gefolge derselben unausweichlich gewordene Stillstand für Gründung umfassender Bauunternehmungen».³⁰ Abgesehen von diesen äusseren Ursachen sollten sich für die Südostbahn schwerwiegende eigene Versäumnisse fatal auswirken. Vor allem rächte sich die mangelnde vertragliche Absicherung gegenüber dem englischen Konsortium umgehend. Die zwei Verbalprozesse, welche als Ergänzung zur Gründungskonvention aufgesetzt wurden, weisen auf die Lücken dieses Vertragstextes hin. Gemäss Statuten diente die Konvention auch als Forfaitvertrag zur Ausführung der Bahn – eine Funktion, welche der Vertrag nicht erfüllen konnte, da er keine näheren Bestimmungen betreffend Umfang und Qualität der Bauarbeiten enthielt, abgesehen von der grundsätzlichen Beschränkung auf eine einspurige Bahn. Da nützte auch die in den Statuten festgehaltene vage Formulierung nichts, wonach «diese Eisenbahn nach den Regeln der Kunst und genau nach Vorschrift der von den betreffenden Kantonen erlassenen Konzessionsdekrete» auszuführen sei – in den Konzessionen sind die Vorschriften ähnlich allgemein gehalten. Diese Nachlässigkeit der in Eisenbahndingen unerfahrenen schweizeri- → Nr. 37
→ Nr. 20

schen SOB-Spitze öffnete der englischen Sektion und dem von dieser verpflichteten Unternehmen Pickering einen zu grossen Spielraum in der Bauausführung.³¹

Die Kantone, welche den Gotthard favorisierten – dazu gehörten zu diesem Zeitpunkt neben den Urkantonen und Luzern beide Basel, Solothurn und Bern –, blieben währenddessen nicht untätig. Sie veranstalteten am 19. August 1853 in Luzern eine erste Konferenz und wandten sich am 3. September mit einem Memorial an den Bundesrat. Darin priesen sie die Vorzüge des Gotthardprojekts für die Schweiz und gingen den Bundesrat um Unterstützung an, was dieser aber mit Hinweis auf seine im Eisenbahngesetz festgehaltene neutrale Rolle ablehnte. Zusätzlich wurde ein Kreisschreiben an weitere Kantone versandt mit der Einladung, sich den Gotthardbefürwortern anzuschliessen. Am 7. Oktober setzte der Bundesrat mit der Genehmigung der Tessiner Konzession einen vorläufigen Schlußstrich unter die regionalen Querelen.³²

Die finanziellen Probleme der Südostbahn blieben ungelöst. Der Ausbruch des Krimkrieges 1853 (Kriegserklärung des Osmanischen Reiches an Russland am 4./6. Oktober) wirkte sich negativ auf die Börsenlage aus. Die finanziell ohnehin übermässig belasteten englischen Partner kamen in Zahlungsschwierigkeiten. Im Sommer 1854 begann Edward Pickering mit den Arbeiten an der Linie Chur–Rorschach.³³ Bald zeigte sich jedoch, dass die Vorstellungen der englischen und der schweizerischen Sektion der Gesellschaft über die Ausführung des Baues weit auseinandergingen. Die Direktion erklärte sich mit dem von Oberingenieur George Willoughby Hemans verfassten Pflichtenheft für den Bauunternehmer nicht einverstanden, forderte zuerst Änderungen und formulierte schliesslich ein eigenes Pflichtenheft.³⁴ Auch die Abschlusszahlungen an Pickering stellte sie teilweise in Frage. Der spätere Bundesrat → Simeon Bavier, damals als Ingenieur für Pickering tätig, vertritt in seinen Memoiren die Ansicht, der finanzielle Rahmen von 25 Mio. Franken hätte nur für «eine Bahn dritten Ranges» und nicht für die angestrebten gut ausgebauten Linien gereicht; diese hätten mindestens das Eineinhalbfache gekostet. Weiteren Konfliktstoff boten Umfang und Zeitpunkt der Einzahlungen der englischen Aktionäre.³⁵ Der Streit eskalierte und führte schliesslich 1856 zu einem Gerichtsverfahren. Zuvor versuchte die Schweizer Seite den statutarisch vorgesehenen Weg über ein Schiedsgericht zu gehen und schlug für ihre zwei Schiedsrichterposten Escher und dessen Freund → Johann Jakob Rüttimann vor. Im Juli 1856 gaben beide ihr Mandat wegen der inzwischen «eingetretenen Verhältnisse» wieder ab – gemeint war die gescheiterte Fusion von Nordostbahn und Südostbahn. An ihrer Stelle wurden Dubs und der St. Galler Ständerat Arnold Otto Aepli, ein Jugendfreund Eschers, gewählt. Jedoch kamen auch sie nicht zum Einsatz: Die strittigen Fragen wurden vor Bezirksgericht verhandelt.³⁶

Um die Jahreswende 1855/56 bemühte sich Planta nochmals, den Kanton Zürich zur Übernahme von 1000 SOB-Aktien zu bewegen. Die kantonale Eisenbahnkommission, vorsichtig geworden durch die negativen Schlagzeilen der Südostbahn, forderte weitere Informationen. So gab der Zürcher Regierungsrat bei Johannes Wild, seit 1855 als Professor am Polytechnikum (heute ETH) in Zürich und zuvor als Eisenbahningenieur bei der Nordostbahn tätig, ein Gutachten in Auftrag, «einerseits über den Umfang & die Zweckmäßigkeit der bereits ausgeführten Arbeiten auf der Linie Chur–Sargans, auf der Linthlinie & auf der Rheinthallinie, andererseits über die ungefähre Grösse der auf jede dieser Linien bereits verwendeten Kosten».³⁷ Im Gutachten, das Wild im April 1856 ablieferte, sparte er nicht mit Kritik: Da ist von «sehr liederlicher Arbeit» die Rede und von Mauerwerk, «so schwach und elend ausgeführt, daß es kaum

das Gewicht einer Locomotive tragen kann & beim ersten Hochwaßer unzweifelhaft zusammenstürzt». Wild begründet sein negatives Fazit zumindest teilweise mit der problematischen Verstrickung der Südostbahn mit dem englischen Konsortium: «Ueberblickt man die ausgeführten Arbeiten in ihrem ganzen Umfange, so gelangt man zu der Ueberzeugung, daß allerdings die sogenannten Kunstbauten denen aller andern Bahnen unserer nähern Umgebung weit nachstehen & daß wenn auch der größere Theil derselben genügen kann, die Vernachlässigung dieser Bauten einestheils und das in der Association mit den Engländern begründete langsame & stückweise Fortschreiten der Arbeiten andernteils, wobei zugleich die leichtern Arbeiten einen nicht zu rechtfertigenden Vorsprung vor den schwierigern errangen, hauptsächlich daran Schuld sind, daß die Südostbahn in einen übeln Ruf gekommen ist [...]»³⁸

Nach diesem ungünstigen Urteil scheint sich der Regierungsrat nicht weiter mit der Südostbahn beschäftigt zu haben, möglicherweise auch weil sich infolge der Fusion zu den Vereinigten Schweizerbahnen (→ VSB) die Sachlage grundlegend änderte.

Schweizer Eisenbahngesellschaften im Fusionsfieber

In ihren finanziellen Nöten versuchte die Südostbahn unter der Schirmherrschaft des französischen Bankhauses Rothschild und dessen Réunion Financière im Frühjahr 1856 zu einer grossen Ostschweizer Eisenbahngesellschaft zu fusionieren.³⁹ Mit von der Partie sollten die Nordostbahn Eschers, die → St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahn → Daniel Wirth-Sands sowie optional die → Glattalbahn und die → Rheinfallbahn sein. Alle diese relativ kleinen potentiellen Partner der Nordostbahn waren finanziell mehr oder weniger angeschlagen und hatten sich in der Vergangenheit teils heftig bekämpft. Die Réunion Financière, die bereits an den bayrischen und den lombardisch-venezianischen Bahnnetzen beteiligt war, strebte letztlich einen Zusammenschluss aller Schweizer Eisenbahngesellschaften und deren internationale Vernetzung an. Dasselbe Ziel verfolgte auch das zweite grosse französische Finanzinstitut, der Crédit Mobilier. Beide Akteure lieferten sich ein veritables Seilziehen um den Schweizer Eisenbahnmarkt.⁴⁰

Die Nordostbahn war auf der Suche nach Baukapital bereits mit dem Bankhaus Rothschild in Verhandlung. Die Réunion Financière erklärte sich bereit, NOB-Aktien in Kommission zu nehmen, forderte jedoch eine Fusion, um die Aktien mit Gewinn verkaufen zu können. Der Bevollmächtigte der Nordostbahn, der Zürcher Unternehmer und Jurist Johann Conrad Escher-Bodmer, berichtete schon im März 1856 aus Paris von Bestrebungen zu einer Fusion der Ostschweizer Eisenbahngesellschaften einschliesslich der Nordostbahn, worauf die Direktion nähere Auskunft über die Bedingungen verlangte.⁴¹ Anfang April 1856 kam es in Winterthur zur Ausfertigung eines Vertragsentwurfs, der jedoch von der Nordostbahn unter anderem wegen der niedrigen Wertung der eigenen Aktien als unannehmbar verworfen wurde. Vor allem im Vergleich zur kostspieligen «Bergstrecke» der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn schienen die Aktien der Nordostbahn unterbewertet. Letztere verfügte über ein grosses, günstig gelegenes, gut ausgebautes und daher rentableres Netz. Angeblich mischte sich im Hintergrund der gegnerische Crédit Mobilier ein, was eine Hausse der Aktien der beteiligten Gesellschaften ansties, worauf diese (zu) hohe Ansprüche stellten. Die «heillose Verwicklung mit den Engländern», welche die Südostbahn als «Mitgift» in die Fusion hineinzubringen drohte, dürfte ebenfalls abschreckend gewirkt haben.⁴² Mitte Mai erreichte die Nordostbahn die telegraphische Mitteilung Escher-Bodmers, er habe einen Fusionsvertrag mit Ratifika-

tionsvorbehalt unterzeichnet – trotz mehrmaliger ausdrücklicher Aufforderung, keinen solchen Vertrag zu unterschreiben, und unter grober Missachtung der ihm mündlich mitgeteilten Instruktionen. Diese umfassten nicht nur die Wertung der Aktien, sondern auch den Verzicht auf den geplanten Umtausch von Aktien und Obligationen, die Absage an eine Lukmanierverpflichtung der neuen Gesellschaft, die Organisation der Gesellschaftsbehörden und anderes mehr.⁴³ Der Verwaltungsrat der Nordostbahn erteilte dem Unternehmen am 9. Juni 1856 offiziell eine Absage, ohne vorher die Aktionäre in einer ausserordentlichen Generalversammlung befragt zu haben. Escher scheint befürchtet zu haben, dass diese den Pariser Vertrag annehmen könnten – zumindest malte er gegenüber Johann Jakob Speiser, dem Direktionspräsidenten der ebenfalls an einer Fusion interessierten Centralbahn, dieses Szenario aus.⁴⁴

→ Nr. 34

Einige Monate später, im August 1856, wurde ein weiterer Versuch unternommen: Escher unterzeichnete während seines Kuraufenthalts in Baden-Baden mit einem Genfer Vertreter der Pariser Bankiers einen Fusionsvertrag für die Ostschweizer Eisenbahnen – diesmal zu Konditionen, die für die Nordostbahn günstiger waren, doch erklärte sich schliesslich die Réunion Financière mit den Bedingungen nicht einverstanden. Im September 1856 machte diese einen weiteren erfolglosen Versuch, die Nordostbahn in die Fusion der Ostschweizer Bahnen einzubeziehen, indem sie deren Hausbank – der von Escher Anfang Juli 1856 frisch gegründeten Schweizerischen Kreditanstalt – eine Beteiligung am Fusionsprodukt anbot.⁴⁵

→ Nr. 33, 34

→ Nr. 32 (Kommentar)

Die Generalversammlungen der restlichen Ostschweizer Bahnen – Südostbahn, St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahn und Glattalbahn – stimmten der ursprünglichen, im Mai 1856 ausgehandelten Fusion zu. Auch Escher votierte als Aktionär der Südostbahn für die Fusion. Am 2. September 1856 regelte die Südostbahn ihren Streit mit den englischen Aktionären und den beteiligten Unternehmern durch einen Vergleichsvertrag. Neben einer Entschädigungssumme wurden ihnen die bereits einbezahlten Anteile sowie Baumaterialien und ausgeführte Arbeiten grosszügig angerechnet – für die Bahngesellschaft resultierte aus dem Vergleich ein hoher Verlust. Die Lösung des Verhältnisses mit den Engländern war jedoch Bedingung für eine erfolgreiche Fusion. Zwei Tage später schlossen die drei Bahnen den Fusionsvertrag ab, dem zusätzliche Bestimmungen über die Erlangung von Konzessionen beigegeben waren. Die rechtsgültige Konstituierung zu den Vereinigten Schweizerbahnen erfolgte erst am 20. April 1857. Im Dezember 1856 übernahm die in St. Gallen domizilierte Deutsch-Schweizerische Kredit-Bank Wirth-Sands im Auftrag der Vereinigten Schweizerbahnen die Lukmanierkonzession Graubündens und erwarb diejenige des Tessins, mit Ausnahme der Linie Bellinzona-Chiasso, die an eine tessinisch-lombardische Gesellschaft ging. Als Sitz der VSB-Verwaltung wurde gemäss Fusionsvertrag ebenfalls St. Gallen gewählt.⁴⁶

→ Nr. 37 (Kommentar)

→ Nr. 37

Mit dem Zusammenschluss zu den Vereinigten Schweizerbahnen stiegen die Ostschweizer Bahnen zu einem der vier Unternehmen auf, welche die Eisenbahnlandschaft der Schweiz in den folgenden Jahren dominierten. Die drei weiteren waren die Centralbahn, die Nordostbahn und die Compagnie de l'Ouest-Suisse (Westbahn, → OS).⁴⁷ Mit der geographisch an sie anschliessenden Nordostbahn lieferten sich die Vereinigten Schweizerbahnen einen erbitterten Konkurrenzkampf. Dieses Preistreiben betrachtete Escher als Versuch der Vereinigten Schweizerbahnen, die Nordostbahn zur Fusion zu zwingen, um dieser «ihr schlechtes Geschäft anzuhängen».⁴⁸ Die Einbindung der Nordostbahn in die fusionierte Ostschweizer Gesellschaft kam auch in den folgenden Jahren nicht zustande. Wäre diese grosse Fusion 1856 gelungen, wären die Chancen des Lukmaniers wohl erheblich gestiegen. Peter Conradin von Planta, der

Verfasser einer der ersten Darstellungen zu den Ostalpenbahnbestrebungen, hielt es sogar für «höchst wahrscheinlich», dass die Einbindung Zürichs ins Ostschweizer Bahnnetz den Bau der Lukmanierlinie zur Folge gehabt hätte.⁴⁹

Anstelle dieser geplanten Fusion gelang der Nordostbahn 1856/57 immerhin der Zusammenschluss mit der kleinen Rheinfallbahn (Beschluss der NOB-Direktion Anfang Juni 1856, Rechtsgültigkeit 1. April 1857). Obwohl diese nur die relativ kurze Linie Schaffhausen–Winterthur einbrachte, erlaubte sie den Anschluss ans Bahnnetz des Grossherzogtums Baden.⁵⁰ Dieses plante erstens als badische Hauptbahn eine Linie von Mannheim über Basel entlang dem rechten Rheinufer Richtung Konstanz und zweitens die Schwarzwaldbahn als Quer-Verbindung von Offenburg über Villingen und Singen nach Konstanz, nach ihrem nördlichen Abschnitt auch Kinzigtalbahn genannt. Drohten diese Pläne ursprünglich, wie Andreas Rudolf von Planta anmerkte, den Verkehrsstrom aus Baden und weiteren deutschen Ländern östlich bzw. westlich an Zürich vorbeizulenken, konnte er nun über Schaffhausen nach Zürich geführt werden.⁵¹ Der Schaffhauser → Johann Friedrich Peyer im Hof, Verwaltungsratspräsident der Rheinfallbahn und Verwaltungsrat der Schweizerischen Kreditanstalt, schrieb in diesem Zusammenhang an Escher: «Ich sage nemlich, die Einmündung der deutschen Bahnen in die Nordostbahn erfordert mit Nothwendigkeit die Ausführung einer direkten Fortsetzung nach dem Gotthardt, und hierin erblicke ich einerseits eine weitere lohnende Aufgabe für die Kredit-Anstalt und andererseits die sicherste Garantie für die Landes-Interessen.»⁵²

→ Nr. 6, 22

Der Gotthard war auch Gegenstand der Gespräche zwischen der Nordostbahn und der Centralbahn, welche ebenfalls an einer Fusion interessiert war. An dieser Fusion wären ausserdem mehrere Westschweizer Bahnen beteiligt gewesen. Dahinter stand der Crédit Mobilier, das Konkurrenzinstitut der Réunion Financière. Die Initiative war von der Centralbahn ausgegangen; erste Besprechungen hierzu fanden bereits am 10. Mai 1856 in Basel statt, parallel zu den Verhandlungen in Paris. Dabei stand der Verdacht im Raum, die Centralbahn meine es nicht wirklich ernst mit einem Zusammenschluss und wolle nur die Ostschweizer Fusion verhindern. Am 21. März 1857 kam es unter der Schirmherrschaft des Crédit Mobilier tatsächlich zur Unterzeichnung eines Vertrags, der allerdings nicht ratifiziert werden konnte, da ihn die Generalversammlung der Centralbahn am 29. April 1857 ablehnte.⁵³

→ Nr. 33, 34

Auf die von SCB-Direktionspräsident Speiser bereits im Sommer 1856 aufgeworfene Frage bezüglich einer gemeinsam zu realisierenden Alpentransversale über den Gotthard verneinte Escher die Dringlichkeit der Angelegenheit, jedoch würde die Nordostbahn «eine Gotthardbahn gar nicht ungern ins Leben treten sehen». Gleichzeitig wies er aber darauf hin, dass Subventionen Sardinien-Piemonts bisher dem Lukmanier-, nicht aber dem Gotthardprojekt zugesprochen worden seien.⁵⁴

Das Fusionsfieber flaute in der Folge ab. Von seiten Eschers wurde zu dieser Zeit nichts mehr unternommen: Die Nordostbahn hatte mit der neuen Schweizerischen Kreditanstalt eine potente Bank im Rücken und war auf ausländische Finanzierungshilfe ebensowenig angewiesen wie auf eine stärkende Fusion.⁵⁵

Linien und Projekte

Das Thema «Gotthard» kam zeitgleich mit den Fusionen in einem weiteren Zusammenhang auf den Tisch: Ende Mai 1856 informierte die Zürcher Regierung die Nordostbahn über den Eingang mehrerer Konzessionsbegehren für Bahnen von Zürich Richtung Zug, teilweise

mit Verlängerung gegen den Gotthard, und forderte sie auf, sich bezüglich des ihr zustehenden Prioritätsrechts für diese Linien zu erklären. Zwar wurde in der Folge ein Gutachten zu den Linienführungen erstellt, doch schief die Angelegenheit wieder ein und erwachte erst Ende 1860 zu neuem Leben, als die → Schweizerische Ost-West-Bahn, Inhaberin der Konzession von Luzern über Zug bis zur Zürcher Grenze, in Konkurs ging. Ein Komitee aus dem Bezirk Affoltern setzte sich vehement und mit Support von Eschers Freund Dubs für eine Linie von Zürich durch das Knonaueramt nach Zug und Luzern ein. Im Dezember 1861 konnte zwischen den drei betroffenen Kantonen und der Nordostbahn ein entsprechender Vertrag zur Gründung einer eigenen Zürich-Zug-Luzern-Bahn (→ ZZL) abgeschlossen werden; Ende Mai 1864 wurde die Linie bereits eingeweiht. Dieser Ast nach Süden veränderte die bisherige Ausrichtung der Nordostbahn grundlegend und erweiterte deren Netz Richtung Gotthard.⁵⁶

→ S. 155–156

1857 wurde der Zürcher Ingenieur Kaspar Wetli mit Terrainaufnahmen am Lukmanier betraut. Wetli, der einige Jahre später auch Pläne für das Gotthardkomitee zeichnete, schlug in seiner 1859 publizierte Studie zwei neue Varianten der Linienführung mit einem 10 bzw. 20,5 km langen, nur teilweise schachtbaren Tunnel unter der Greina vor mit Kulminationspunkten auf 1350 m bzw. 1110 m über Meer und einem minimalen Kurvenradius von 300 m bei einer Maximalsteigung von 25%. Die Kosten schätzte Wetli für die erste, höher gelegene Variante mit kürzerem Tunnel, aber 20 km längerem Anfahrtsweg auf 69 Mio. Franken, für die zweite, tiefer gelegene Variante hingegen auf bloss 62 Mio. Franken (die Verzinsung während der Bauzeit jeweils nicht eingerechnet). Wetli favorisierte die zweite Variante, doch beim Lukmanierkomitee kamen beide Varianten nicht an – die Vorteile seiner klugen Linienführung wurden nicht erkannt. Um die gleiche Zeit stellte der englische Eisenbahnunternehmer Thomas Brassey im Einverständnis mit dem Lukmanierkomitee eigene Vermessungen an und verfasste einen Projektvorschlag mit zwei verschiedenen langen, schachtbaren Tunnelvarianten von 10 bzw. 13 km unter dem Lukmanier.⁵⁷

→ Nr. 37; → S. 154

1858 erreichte die Eisenbahn Chur. Doch entgegen allen bisherigen und zukünftigen Plänen sollten die Vereinigten Schweizerbahnen nicht weiterkommen: Die Bündner Kantonshauptstadt bildet bis heute die Endstation für die Normalspurbahn. Zu diesem Zeitpunkt waren die VSB-Strecken Winterthur–Wil–St. Gallen–Rorschach (ehemals St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahn), Rorschach–Rheineck–Chur (Südostbahn) und Wallisellen–Uster–Wetzikon–Rüti (Glattalbahn) in Betrieb, 1859 kamen Rüti–Rapperswil, Rapperswil–Weesen, Weesen–Glarus und Weesen–Sargans (Glattalbahn bzw. Südostbahn) dazu.⁵⁸

Während 1859 Sardinien-Piemont und Österreich in kriegerische Auseinandersetzungen verwickelt und dem Lukmanierkomitee dadurch die Hände gebunden waren, erstellte Ludwig Pestalozzi, Oberingenieur, zusammen mit → Jean Antoine Michel, Direktor der Vereinigten Schweizerbahnen und Beauftragter des Pariser Bankiers Rothschild, auf der Grundlage von Wetlis Terrainaufnahmen ein neues Projekt über den Lukmanier in zwei Varianten. Beide führten mittels Einsatz von etlichen Spitzkehren, die teilweise gleichzeitig als Bahnhöfe dienten, hoch hinauf (Kulminationspunkte auf 1832 bzw. 1870 m über Meer), kamen dafür aber mit sehr kurzen, schachtbaren Tunnels aus (5,4 bzw. 1,7 km).⁵⁹ Diese Pläne stiessen jedoch fast nirgends auf Gegenliebe, auch nicht beim sardisch-piemontesischen Ministerpräsidenten Cavour und seinem Bauminister Peruzzi.⁶⁰ Nur Paulin Talabot, ebenfalls Repräsentant des Bankhauses Rothschild und selbst Ingenieur, zeigte sich Michel gegenüber angetan von dessen Projekt, insbesondere von der Variante mit kürzerem Tunnel. Offenbar machten sich die

→ Nr. 37

beiden Franzosen keine Vorstellung von den Bedingungen im Gebirge: «M' Talabot n'est pas effrayé par les conditions climatériques. Il y a aussi ailleurs, de grands froids, des neiges abondantes, et des vents violents. Il est persuadé, que [...] l'exploitation se fera sur le Lukmanier, au moins aussi facilement et aussi régulièrement, que sur le Semmering [...]»⁶¹ Die hohen Kulminationspunkte waren jedoch vielmehr hinsichtlich des Winterbetriebs äusserst problematisch; von einer Vergleichbarkeit mit dem Semmering, dessen Scheiteltunnel mit 896 m über Meer fast 1000 m unter der höheren Projektvariante von Michel und Pestalozzi liegt, kann keine Rede sein. Auch die Portale des gut zwanzig Jahre später fertiggestellten Gotthardtunnels liegen übrigens um einiges niedriger auf gut 1100 m über Meer.⁶² Technische Lösungen, die zur Überwindung von Höhendifferenzen einen Stopp für den Fahrtrichtungswechsel in Kauf nahmen, waren seit zehn Jahren passé. Gerechterweise muss hinzugefügt werden, dass auch in Wetlis Gotthardprojekt von 1861/62 Spitzkehren vorgesehen waren und diese technische Lösung sogar noch 1876 in der bundesrätlichen Gotthardexpertise zur Kostenreduktion diskutiert wurde.⁶³ Im Gutachten, welches das Lukmanierkomitee im Spätherbst 1860 von den Ingenieuren → August von Beckh und Carl Culmann, Professor am Eidgenössischen Polytechnikum in Zürich, zum Projekt Michel/Pestalozzi erstellen liess, wird jedoch ausdrücklich von Spitzkehren und hohen Kulminationspunkten abgeraten.⁶⁴ Anzumerken ist, dass das Interesse des auch am Brenner engagierten Bankiers Rothschild am Lukmanier und die Haltung seiner Exponenten Michel und Talabot undurchsichtig bleiben.⁶⁵

→ Nr. 98 (Kommentar)

→ S. 154

Betreffend die Finanzierung der Lukmanierbahn suggerierten die Vertreter der Vereinigten Schweizerbahnen Ende 1859 gegenüber Escher, diese sei gesichert – was allerdings mitnichten der Fall war. Fussend auf dieser Information, schätzte Escher die Chancen des Lukmanierprojekts auf Realisierung weiterhin höher ein als diejenigen des Gotthardprojekts.

→ Nr. 36

Da sich in der Alpenbahnfrage auf der politischen Bühne in dieser Zeit nichts bewegte ausser den periodisch erfolgenden Konzessionsverlängerungen, wurden Stimmen laut, die ein Engagement des Bundes in dieser Sache forderten. In diese Richtung geht auch ein Vorstoss von Bundesrat → Jakob Stämpfli. Allerdings zielte dessen Initiative darüber hinaus auf eine Verstaatlichung aller Eisenbahnen in der Schweiz.

→ Nr. 35, 36

Neuer Anlauf und neue Werbungen

Nach der Fusion zu den Vereinigten Schweizerbahnen hatte sich ein neues Lukmanierkomitee gebildet, dem vorerst nur Planta als Präsident, Wirth-Sand als Vertreter der Deutsch-Schweizerischen Kredit-Bank, Schulthess-Rechberg, → Johann Heinrich Boller sowie Killias angehörten.⁶⁶ Im Frühjahr 1860 nahm dieses Komitee Fühlung mit den politischen Repräsentanten Sardinien-Piemonts auf. Nachdem die Lombardei von Österreich an Sardinien-Piemont übergegangen war, sah sich das Parlament veranlasst, die Alpenbahnfrage unter den neuen Gegebenheiten von einer speziellen Kommission beurteilen zu lassen. Der Entscheid dieser Kommission liess allerdings bis im Frühling 1861 auf sich warten.⁶⁷

In der Zwischenzeit erstellte das Lukmanierkomitee Kostenberechnungen und bemühte sich weiter um die Finanzierung des Vorhabens. Allein von seiten der drei involvierten Schweizer Kantone und verschiedener Gemeinden gingen Zusagen für insgesamt 15 Mio. Franken an Obligationen und Aktienbeteiligungen ein.⁶⁸ Nach der finanziellen Sicherung sollten weitere wichtige Schritte zur Realisierung des Projekts getan werden: Übernahme der Lukmanierkonzession von der Deutsch-Schweizerischen Kredit-Bank, Umwandlung des Komitees in eine

→ Nr. 38, 39, 40, 41
 eigentliche Gründungsgesellschaft sowie Gewinnung von einflussreichen Persönlichkeiten, allen voran Escher.⁶⁹ Vier dicht aufeinanderfolgende Briefe vom Juni 1860, in denen die Komiteemitglieder Escher förmlich bearbeiten, geben von diesem Versuch beredtes Zeugnis. Escher war in den vorausgegangenen Jahren mehrfach um Unterstützung für die Lukmanierbahn bzw. die Südostbahn angegangen worden, sowohl in seiner Funktion als politischer Repräsentant Zürichs wie auch als NOB-Direktionspräsident. Diesmal wurde ihm gar der Posten eines «chef de la compagnie du Lucmanier» in Aussicht gestellt.

→ Nr. 40
 Gleichzeitig mit Escher wurden sieben weitere Persönlichkeiten eingeladen, dem Lukmanierkomitee beizutreten. Darunter waren der Generaldirektor der Vereinigten Schweizerbahnen, Michel, der die Einladung annahm, sowie La Nicca. Letzterer war 1856 aus der Direktion der Südostbahn ausgeschieden, um sich der Juragewässerkorrektion zu widmen. Dieser Wechsel dürfte ihm um so leichter gefallen sein, als es an der Südostbahnspitze offenbar zu Reibereien gekommen war. Auch innerhalb der Direktion der Vereinigten Schweizerbahnen scheint der Hausseggen manchmal schief gegangen zu haben, wie ein Brief von Direktionsmitglied Killias oder etwa biographische Notizen Baumgartners belegen. La Nicca führte seine Unterstützung für die Lukmanierlinie auf eigene Faust fort, zeitweise mit Hilfe seines Freundes Killias. Der Versuch, ihn 1860 wieder ins neue Lukmanierkomitee zu holen, scheiterte; der Graben vertiefte sich noch zusätzlich aufgrund des umstrittenen Projekts von Michel und Pestalozzi.⁷⁰

→ Nr. 37
 Der Glarner Nationalrat und spätere Bundesrat → Joachim Heer wurde ebenfalls angefragt, ob er im Komitee mitarbeiten wolle. Heer legt Escher in einem sehr prägnanten Brief seine Bedenken gegen einen Beitritt dar. Darin begrüsst er zwar eine Lukmanierbahn als «großartige, weit aussehende, hochwichtige Unternehmung», übt aber massive Kritik vor allem an den bisherigen Lukmanierförderern, welche «einer solchen Aufgabe nicht gewachsen» seien. Insbesondere wundert er sich über «die wunderbare Leichtigkeit, womit man die Angelegenheit behandelt». Insgesamt befinde sich «die ganze Sache» in einem «nebel- u. traumhaften Zustande», weswegen «Alles von vorne angefangen» werden müsse. Dieser Ansicht scheint auch Escher gewesen zu sein; jedenfalls liess er sich nicht zu einem Beitritt bewegen. Die Ostschweizer Promotoren des Lukmaniers mögen Escher zumindest als liberale Politiker durchaus genehm gewesen sein. Es entsteht jedoch der Eindruck, Escher habe gegenüber dem Lukmanierkomitee und der Südostbahn immer eine gewisse Distanz gehalten. Das wenig professionelle Vorgehen ihrer Vertreter, deren Stärken offensichtlich mehr in der Diplomatie hinter den Kulissen als in schriftlich fixierten Verträgen, Finanzplänen und dergleichen lagen, dürfte ihn eher irritiert haben.

→ Nr. 13
 Auch wenn Escher als Politiker eine Alpentransversale aus volkswirtschaftlichen, politischen und militärischen Gründen für vorteilhaft hielt, wies er in einem aufschlussreichen Brief an → Jonas Furrer darauf hin, dass das Unternehmen per se keine günstigen finanziellen Aussichten habe und auf etliche Millionen Franken Bundessubventionen angewiesen sein werde. Ausserdem konnte er für die Nordostbahn keine Vorteile ausmachen, da er davon ausging, dass der zusätzliche Verkehr, den eine Alpenbahn der Nordostbahn zuführte, ihr durch neu entstehende Konkurrenzlinien wieder streitig gemacht würde.

→ Nr. 36
 Einige Monate später, im November 1860, erreichten die Nordostbahn mehrere offizielle Schreiben sowohl des Lukmanier- als auch des Gotthardkomitees mit der Bitte um finanzielle Beteiligung.⁷¹ Nach eingehenden Beratungen innerhalb der Nordostbahn wie auch mit Ver-

tretern von Stadt und Kanton Zürich, die von den beiden Komitees ebenfalls angeschrieben worden waren, antwortete die NOB-Direktion schliesslich im März 1861 positiv auf das Gesuch des Lukmanierkomitees; die Antwort ans Gotthardkomitee hingegen war abschlägig. Die NOB-Direktion konstatierte, es sei nur *eine* Alpenbahn realisierbar, wobei das Lukmanierprojekt aufgrund der geringeren baulichen Schwierigkeiten und der Bevorzugung durch den Geldgeber Italien gegenwärtig die besseren Aussichten habe. Dem Lukmanierkomitee wurde eine Aktienbeteiligung in der Höhe von 1 Mio. Franken in Aussicht gestellt, jedoch unter der alten Bedingung, dass die Linthlinie gegenüber der Rheinlinie nicht benachteiligt werde.⁷² Beigefügt ist eine Einschränkung aus Eschers Feder betreffend die finanzielle Planung des Unternehmens: «Dagegen glauben wir n[icht] unterlassen zu sollen, Ihnen jetzt schon die bestimmte Erklär[un]g abzugeben, daß der in Ihrer Eingangserwähnten geschätzten Eingabe für die Verwirklich[un]g des Lucmanierprojectes [au]fgestellte Finanzplan nach unserem Ermessen in keiner Weise als eine Grundlage erscheint, welche die Durchführbark[ei]t einer Lucmaniereisenbahn in Aussicht zu nehmen gestattet.»⁷³

→ Nr. 45, 46, 47; → S. 46–47

Von Stadt und Kanton Zürich trafen ebenfalls Zusagen mit derselben Bedingung ein; ihre Angebote beliefen sich auf 0,5 bzw. 1,5 Mio. Franken. Da die Bedingung betreffend der Linthlinie nicht erfüllt werden konnte, blieb die Zürcher Beteiligung von insgesamt 3 Mio. Franken wiederum aus.⁷⁴

Lukmanier versus Gotthard: Die Entscheidung und die Folgen

Anfang April 1861 fällte die italienische Alpenbahnkommission ihren Entscheid pro Lukmanier und contra die anderen Alpenpässe. Am 18. April kam es zur Unterzeichnung einer «Übereinkunft für die Gründung einer Lukmanier-Eisenbahngesellschaft» zwischen dem neu- → Nr. 45
gegründeten Königreich Italien und der Deutsch-Schweizerischen Kredit-Bank als Konzessionsinhaberin. Diese Übereinkunft sah die Erstellung der Talbahnen bis Disentis und Olivone gemäss dem Projekt Brassey, den vorläufigen Bau einer Fahrstrasse über den Pass sowie anschliessend den Bau der Bergstrecke Disentis–Olivone nach einem von Italien frei wählbaren Projekt vor. Italien war bereit, die gesamte Bergstrecke zu bezahlen und sich bei den Talbahnen mit unverzinslichen Vorschüssen zu beteiligen. An dieses Anerbieten waren mehrere Bedingungen geknüpft, darunter auch die Leistung einer halben Million Franken Kautions bis Ende April 1861. Dies brachte das Lukmanierkomitee in Bedrängnis, zumal gleichzeitig die Frist für den in der Tessiner Konzession geforderten Beginn der Erdarbeiten ablief. In einem dramatischen Wettlauf mit der Zeit versuchten die Verantwortlichen das Pariser Bankhaus Rothschild zur Leistung der Kautions zu bewegen. Die drei beteiligten Kantonsregierungen wurden um Garantieleistung zur Absicherung Rothschilds und um Verlängerung ihrer Konzession angegangen. Während St. Gallen sich dazu bereit erklärte, stellten sich Graubünden und das Tessin quer. Die Bündner Standeskommission erklärte sich in finanziellen Fragen für nicht zuständig. Eine Weigerung auch aus emotionalen Gründen: Das Lukmanierkomitee legte eine fordernde Haltung an den Tag, die bei den politischen Stellen offenbar Widerstand auslöste. → Nr. 46
Der Tessiner Grosse Rat verlängerte die Konzession um einen Monat, verschob den Entscheid über die ganze Angelegenheit jedoch auf die ordentliche Mai-Session. Rothschild liess sich zwar auch ohne kantonale Garantieleistung zur Hinterlegung der Kautions bewegen, doch traf diese statt am 30. April erst am 2. Mai 1861 bei der italienischen Regierung ein und wurde darum nicht mehr akzeptiert.⁷⁵ Ob bei einer Behandlung der Übereinkunft im Tessiner Gros-

sen Rat eine Einigung hätte erzielt werden können, ist fraglich, standen sich doch einmal mehr verschiedene Regionen mit ihren Interessen diametral gegenüber, diesmal Italien und das Tessin. Die Italiener wünschten sich eine möglichst direkte Zufahrt zum Pass entlang dem linken Ufer des Lago Maggiore über Pino und Luino, während die Tessiner vor allem im Sottoceneri um ihre «Meridionale» von Bellinzona nach Lugano und Chiasso fürchteten.⁷⁶ Auf diesem Scherbenhaufen versuchten die Vertreter der Kantone St. Gallen und Graubünden trotzdem mit Italien und Tessin zu einer Einigung zu gelangen, doch dieses Ansinnen blieb ohne Erfolg. Die Bauarbeiten konnten nicht beginnen, die Konzessionen verfielen. Mehrere neue Konzessionsbewerber traten auf den Plan, darunter auch solche, die vom Gotthardkomitee ins Rennen geschickt wurden mit dem alleinigen Ziel, das Lukmaniervorhaben zu verhindern. Das ursprünglich für den Lukmanier so vorteilhafte Blatt begann sich zugunsten des Gotthards zu wenden.⁷⁷

→ S. 152

Mit zunehmendem Erfolg des Gotthardprojekts wurde die Vorstellung einer Kombination von Gotthard- und Lukmanierlinie propagiert. Als erster publizierte Johann Jakob Forrer, Fürsprecher aus Winterthur, 1860 die Idee, eine Linie vom Reuss- ins Maderanertal und unter dem Chrüzlipass hindurch nach Sedrun zu führen und hier mit der Linie von Chur zu verbinden.⁷⁸ Einige Monate später regte auch Beckh gegenüber Escher dieselbe Verbindung an. Der ehemalige Oberingenieur der Nordostbahn und Verfasser eines Gutachtens zur Lukmanierbahn attestierte zwar der Lukmaniergegend die «günstigsten Verhältnisse»⁷⁹ für einen Alpendurchstich, monierte aber die zu wenig zentral gelegene nördliche Zufahrt. Da früher oder später sowieso eine zentralere Verbindung zustande komme, plädierte er für die Kombination. Um die gleiche Zeit soll auch La Nicca diese Idee studiert und mit General Guillaume-Henri Dufour beraten haben. Er trat damit 1863 über die Presse an die Öffentlichkeit; im Detail publizierte er seine Pläne um 1870 in zwei Schriften.⁸⁰

→ Nr. 43

→ S. 53

→ S. 201–203

Auch nach den entscheidenden Entwicklungen von 1869 zugunsten des Gotthards wurde man in der Ostschweiz nicht müde, nach Mitteln und Wegen zu suchen, um eine eigene Transitbahn durch die Alpen zu erhalten. Die zahlreichen Varianten über Pässe wie Septimer, Splügen, San Bernardino, Greina und andere wurden bis ins 20. Jahrhundert in die verkehrspolitische Diskussion eingebracht. Dabei wurde jeweils auf das sogenannte «Ostalpenbahnversprechen» verwiesen, wobei die Zusicherung einer gleichwertigen Bundessubvention für eine «Alpenbahn im Osten und Westen der Schweiz», die sich im Kompromissentscheid zur Nachsubventionierung der Gotthardbahn von 1878 findet, als Bauverpflichtung ausgelegt wurde.⁸¹

→ S. 398

Kurz- und mittelfristig hatte die Eröffnung der Gotthardlinie für den Kanton Graubünden tatsächlich einschneidende wirtschaftliche Konsequenzen: Die Fuhrhaltereie und mit ihr verbundene Gewerbe entlang der Transportrouten gingen zugrunde. Doch spielte dabei nicht nur der Gotthardentscheid eine Rolle, sondern vielmehr die allgemeine Entwicklung hin zu schnellen, die Zentren verbindenden Verkehrsmitteln. Das traditionelle Transportgewerbe entlang der Gotthardstrecke wurde ebenso ruiniert. Ein nicht zu unterschätzender Faktor in der – bis heute virulenten – Debatte stellt das emotionale Moment dar: die Vorstellung, Anschluss an die grosse weite Welt zu haben oder aber davon abgeschnitten zu sein. Doch auf längere Sicht war die anstelle der Ostalpen-Transitbahn gebaute touristische Zubringerbahn (Rhätische Bahn) wohl die wirtschaftlich bessere Option. Die Ferienecke der Schweiz wurde von den negativen Auswirkungen des zunehmenden Verkehrsaufkommens weitgehend verschont.⁸²

→ Nr. 60

→ S. 666–667

Gut hundert Jahre nach dem hier besprochenen Zeitraum wurde die Diskussion um die günstigste Eisenbahnverbindung durch die Schweizer Alpen wieder aufgenommen – mit teilweise erstaunlichen Parallelen. Zwar ging es diesmal darum, zur Erhöhung der Kapazitäten und der Fahrgeschwindigkeit eine Flachbahn zu erstellen, das heisst die Alpen mittels Basistunnel insgesamt zu unterfahren. Der Streit, der darauf zwischen den Kantonen um den Standort dieses Basistunnels entbrannte, war im Grunde derselbe wie hundert Jahre zuvor. In die engere Auswahl der Neat kamen nebst der Gotthard- und der Lötschberg/Simplon-Achse einmal mehr Zufahrten in den Ostalpen. Erneut stand der Splügen zur Debatte, dazu eine «Ypsilon» genannte Kombinationsvariante. Diese wurde mit demselben Ziel entworfen wie die Kombinationsprojekte in den 1860er Jahren: um divergierende Interessen der verschiedenen Landesteile zufriedenzustellen. Diesmal hätte der Hauptstamm allerdings nicht unter dem Lukmanier, sondern unter dem Gotthard hindurchgeführt. Selbst die «alte» Technik der Schachtbauweise erlebt derzeit beim Bau der Neat an Gotthard und Lötschberg ein Revival. Der Grund ist ebenfalls der alte geblieben: Ohne gleichzeitigen Vortrieb an mehreren Zwischenangriffspunkten würde der Tunnelbau sehr viel länger dauern – im Fall des Gotthard-basistunnels total rund zwanzig Jahre.⁸³

Susanna Kraus

-
- 1 Vgl. Planta, Alpenbahn, S. 10; HLS online, Lucomagno (4. Juni 2007).
 - 2 Zit. Metz, Graubünden, S. 138.
 - 3 Vgl. Thiessing, Schweizer Bahnen II, S. 61, 64–65; Gubler, Eisenbahnpolitik, S. 158, Anm. 108; Stiftung Hänggigturm, NEAT, S. 24–25.
 - 4 Vgl. NZZ, 5. Juli 1853, 4. Mai 1867.
 - 5 Vgl. Waldis, Alpenbahnprojekte, S. 2; Bauer, Eisenbahnen, S. 88.
 - 6 Vgl. Lucchini, Linea; Rapport sur la ligne de chemin de fer la plus convenable pour relier au moyen d'un passage au travers des Alpes, l'Allemagne et la Suisse avec le Piémont et particulièrement avec le port de Gênes, in: Negretti/Haehner/Koller, Chemin de fer; Müller, Ansichten; Planta, Alpenbahn S. 22–23; Jung, Escher, S. 552.
 - 7 Vgl. Metz, Graubünden, S. 108–109; Planta, Alpenbahn S. 11–13.
 - 8 Vgl. Metz, Graubünden, S. 114–115.
 - 9 Brief Andreas Rudolf von Planta an Escher, s. d. (BAR J I.67-8).
 - 10 Vgl. NZZ, 6. März 1850, 9. März 1850.
 - 11 Vgl. Brief Andreas Rudolf von Planta an Escher, 24. März 1863 (BAR J I.67-8). Dieser Brief hat nicht die Lukmanierbahn zum Thema, sondern die Zürchern zugeschriebenen Presseangriffe auf die VSB im Zusammenhang mit den Plänen zur finanziellen Konsolidierung der Gesellschaft.
 - 12 Vgl. Aufruf zur Versammlung auf den 22. August 1852, (vom 27. Juli 1852) (SBB Historic VGB_GB_SBBGB01_004); Prot. Gründungs-Gesellschaft SOB, 31. Oktober 1852, 13./14. Dezember 1852; Margadant, Lukmanier-Eisenbahn, S. 27–31.
 - 13 Vgl. Brief Johann Jakob Blumer an Escher, 30. Mai 1857 (FA Tschudi).
 - 14 Vgl. Konvention Gründung Gesellschaft, S. 14. – Bei Simeon Bavier (1801–1865) handelt es sich nicht um den späteren Bundesrat, sondern um den ehemaligen Churer Bürgermeister und Gründer der Speditionsfirma Bavier & Cie.
 - 15 Vgl. Konzessionssammlung SBB Historic (VGB_GEM_SBBZH103_267); Schmidlin, Ostalpenbahnfrage, S. 39; Metz, Graubünden, S. 116; Bänziger-La Nicca, Richard La Nicca, S. 168–171; Margadant, Lukmanier-Eisenbahn, S. 34.
 - 16 Vgl. La Nicca, Übersteigung; Planta, Alpenbahn, S. 19; Schmidlin, Ostalpenbahnfrage, S. 38.
 - 17 Vgl. Freimüthige Gedanken über ein rationelles schweizerisches Eisenbahnnetz V, in: Der Bund, 17. Oktober 1853.
 - 18 Vgl. Übereinkunft Lukmanier-Eisenbahngesellschaft 1861, Art. 2; Planta, Alpenbahn, S. 22.
 - 19 Vgl. Planta, Alpenbahn, S. 29; Metz, Graubünden, S. 119.

- 20 Anzeige SOB, in: Liberaler Alpenbote, 6. September 1853. Vgl. Planta, Alpenbahn, S. 24; Schmidlin, Ostalpenbahnfrage, S. 39–40.
- 21 Vgl. Margadant, Lukmanier-Eisenbahn, S. 44; Schmidlin, Ostalpenbahnfrage, S. 41.
- 22 Vgl. Metz, Graubünden, S. 117.
- 23 Vgl. Planta, Alpenbahn, S. 24–25; Waldis, Alpenbahnprojekte, S. 7.
- 24 Vgl. Staatsvertrag zwischen den Kantonen St. Gallen, Graubünden und Tessin über Erstellung einer Eisenbahn vom Langensee nach dem Bodensee und nach dem Zürichersee (vom 30. Oktober 1845), in: Staatsverträge SG, GR, TI, Sardinien; Staatsvertrag der Kantone St. Gallen, Graubünden und Tessin mit dem Königreich Sardinien betreffend Eisenbahn-, Handels- und Verkehrs-Verhältnisse (vom 16. Januar 1847), in: Staatsverträge SG, GR, TI, Sardinien; Handelsvertrag zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und Sr. Majestät dem König von Sardinien (vom 8. Juni 1851), in: AS II, S. 405–418; Vertrag zwischen Sardinien einerseits, Graubünden, Tessin und St. Gallen andererseits, über den Bau und Betrieb einer Lukmanierbahn, von König Victor Emanuel II. unterschrieben und gesiegelt am 5. August 1853 (StAGR A I/17 Nr. 11); Protokoll der Konferenz der Deputierten des Königreiches Sardinien sowie der Kantone Graubünden und St. Gallen (vom 18. Juli 1853) (StAGR C I Vr 338); Processo Verbale dello scambio delle ratifiche del Protocollo segnato a Torino il 18 luglio 1853 (StAGR C I Vr 338); BV 1848, Art. 8, 9; siehe ausserdem BV 1848, Art. 74, Nr. 5 und Art. 90, Nr. 7; NZZ, 9. März 1850; Planta, Alpenbahn, S. 25–26; Metz, Graubünden, S. 117–118; Bänziger-La Nicca, Richard La Nicca, S. 168.
- 25 Vgl. Konvention Gründung Gesellschaft, Art. 7; Verbalprozess SOB; Protokoll der Sitzung des Generalkomite's vom 19. Dezember 1853, in: Urkunden SOB, S. 23–25; Schmidlin, Ostalpenbahnfrage, S. 40–41; Planta, Alpenbahn, S. 29–30.
- 26 Vgl. Brief Georg Joseph Sidler an Escher, 10. September 1853 (StAZH O 108.3); Telegramm Georg Joseph Sidler an Escher, 12. September 1853 (StAZH O 108.3); Telegramm Georg Joseph Sidler an Escher, 14. September 1853 (StAZH O 108.3); Brief Georg Joseph Sidler an Escher, 14. September 1853 (StAZH O 108.3); Telegramm Georg Joseph Sidler an Escher, 15. September 1853 (StAZH O 108.3); Schmidlin, Ostalpenbahnfrage, S. 44; Metz, Graubünden, S. 118.
- 27 Vgl. Wegmann, Vereinigte Schweizerbahnen, S. 37–39.
- 28 Weisung des Regierungsrathes an den hohen Großen Rath, betreffend die Beteiligung des Kantons Zürich bei dem Unternehmen der schweizerischen Südostbahn durch Übernahme von Aktien (vom 22. September 1853), S. 2, 5–7 (StAZH O 108.3).
- 29 Vgl. NZZ, 4. Oktober 1853, 5. Oktober 1853; Gagliardi, Escher, S. 237–238; Wegmann, Vereinigte Schweizerbahnen, S. 40–41.
- 30 Bericht des Verwaltungsrathes und des weitem Komite's der Südostbahn-Gesellschaft, vorgetragen durch das präsidirende Mitglied derselben bei Eröffnung der General-Versammlung der schweizerischen Aktionäre in Chur, am 8. November 1853, in: Bündner Zeitung, 15. November 1853, Beilage. Vgl. Bündner Zeitung, 10. November 1853.
- 31 Constituirungsakt und Statuten SOB, Art. 6. Vgl. Konvention Gründung Gesellschaft, Art. 8; Verbalprozess SOB; Zweiter Verbalprozess SOB.
- 32 Vgl. Memorial Gotthards-Eisenbahn 1853; Planta, Alpenbahn, S. 27; Schmidlin, Ostalpenbahnfrage, S. 43–44.
- 33 Vgl. Wegmann, Vereinigte Schweizerbahnen, S. 44; Planta, Alpenbahn, S. 30.
- 34 Vgl. Pickering, Verhältniss, S. 20–21; Convention zwischen der schweizerischen und der englischen Sektion des Generalkomite's zu Beilegung der Differenzen (vom 29. August 1855), in: Prot. Versammlung SOB 1855, S. 6–14.
- 35 Vgl. Bavier, Lebenserinnerungen, S. 42. – Der Konflikt zwischen der englischen und der schweizerischen Sektion ist aus letzterer Perspektive in zwei Berichten an die Aktionäre detailliert dargelegt. Der Bauunternehmer Pickering verfasste «für sich und als Bevollmächtigter der englischen Interessenten» eine Gegendarstellung. Ausserdem bietet der im Protokoll der Aktionärsversammlung vom September 1855 dokumentierte Schlichtungsversuch einige Informationen. Vgl. Bericht SOB 1855; Rechenschaftsbericht SOB 1856; Pickering, Verhältniss; Prot. Versammlung SOB 1855.
- 36 Prot. Dir. SOB, 19. Juli 1856 (S. 147). Vgl. Bericht SOB 1855, S. 79–82; Rechenschaftsbericht SOB 1856, S. 7–11.
- 37 Prot. RR Kt. ZH, 12. Januar 1856.
- 38 Gutachten Johannes Wild an RR Kt. ZH, 6. April 1856 (StAZH O 108.3).

- 39 Zum Fusionsversuch der Ostschweizer Bahnen findet sich eine detaillierte Darstellung bei Wegmann. Vgl. Wegmann, Vereinigte Schweizerbahnen, S. 47–63.
- 40 Vgl. Wegmann, Vereinigte Schweizerbahnen, S. 47–49; Bauer, Eisenbahnen, S. 78; Jung, Escher, S. 463, 475–476.
- 41 Vgl. Prot. Dir. NOB, 12. März 1856 (S. 482), 22. März 1856 (S. 510), 26. März 1856 (S. 510).
- 42 Brief Jonas Furrer an Escher, 13. Juni 1856 (BAR J I.67-8). Vgl. Prot. Dir. NOB, 5. April 1856 (S. 535), 10. April 1856 (S. 1); Brief Johann Jakob Rüttimann an Escher, s. d. (BAR J I.67-8); Gygax, Wirth-Sand, S. 14; Wegmann, Vereinigte Schweizerbahnen, S. 48–49.
- 43 Vgl. Prot. Dir. NOB, 6. Mai 1856 (S. 71), 7. Mai 1856 (S. 74), 9. Mai 1856 (S. 76), 14. Mai 1856 (S. 80), 17. Mai 1856 (S. 93).
- 44 Vgl. Brief Escher an Johann Jakob Speiser, 1. Juni 1856 (StABS PA 116 A 76); Schmidlin, Ostalpenbahnfrage, S. 46.
- 45 Vgl. Prot. Dir. NOB, 29. August 1856 (S. 378); Gagliardi, Escher, S. 705–707; Jung, Escher, S. 531–532.
- 46 Vgl. Fusionsvertrag zwischen den Gesellschaften der St. Gallisch-Appenzellischen, der Südost- und der Glatththal-Eisenbahn einerseits und der Réunion financière in Paris andererseits (vom 4. September 1856), Art. 3 (SBB Historic VGB_GEM_SBBZH103_267); Rechenschaftsbericht SOB 1856, S. 12–14; Wegmann, Vereinigte Schweizerbahnen, S. 45–46, 51–59; Schmidlin, Ostalpenbahnfrage, S. 46–48.
- 47 Vgl. Jung, Escher, S. 462–463.
- 48 Brief Escher an Jonas Furrer, 12. Februar 1858 (BAR J I.20).
- 49 Planta, Alpenbahn, S. 32.
- 50 Vgl. Jung, Escher, S. 458, 484–487.
- 51 Vgl. Gubler, Eisenbahnpolitik, S. 195; Wegmann, Vereinigte Schweizerbahnen, S. 52.
- 52 Brief Johann Friedrich Peyer im Hof an Escher, 22. August 1856 (BAR J I.67-8). – Peyer äussert sich zum Thema der Kinzigtalbahn und zum Anschluss weiterer deutscher Netze. Vgl. Brief Johann Friedrich Peyer im Hof an Escher, 30. November 1856 (BAR J I.67-8).
- 53 Vgl. Prot. Dir. NOB, 14. Mai 1856 (S. 80); Brief Escher an Johann Jakob Speiser, 1. Juni 1856 (StABS PA 116 A 76); Jung, Escher, S. 476–482.
- 54 Brief Escher an Johann Jakob Speiser, 6. August 1856, zit. Bauer, Eisenbahnen, S. 74. Vgl. Moeschlin, Gotthard, S. 49.
- 55 Vgl. Jung, Escher, S. 484, 530, 745–747.
- 56 Vgl. Brief Jakob Dubs an Escher, 20. Dezember 1860 (BAR J I.67-8); Brief Escher an Jakob Dubs, 15. September 1861 (ZB Ms Z I 136); Vertrag zwischen den hohen Ständen Zürich, Luzern und Zug und der schweizerischen Nordostbahngesellschaft, betreffend Begründung einer Eisenbahnunternehmung Zürich-Zug-Luzern (vom 14. Dezember 1861), in: BBl 1862 II, S. 596–630; Kessler, Nordostbahn, S. 29–32; Planta, Alpenbahn, S. 34.
- 57 Vgl. Wetli, Eisenbahnstudien; Planta, Bericht, S. 5–6; Caprez, Übersteigung, S. 217–218; Schmidlin, Ostalpenbahnfrage, S. 50–53.
- 58 Vgl. Bauer, Eisenbahnen, S. 79.
- 59 Vgl. Michel/Pestalozzi, Passage (in Eschers nachgelassenen Papieren vorhanden: BAR J I.67-5.53); Brief Jean Antoine Michel [an Daniel Wirth-Sand?], 18. Oktober 1860 (BAR J I.67-5.53); Planta, Bericht, S. 6–7; Schmidlin, Ostalpenbahnfrage, S. 51–54; Planta, Alpenbahn, S. 38–39.
- 60 Vgl. Brief Arnold Otto Aepli an Karl Anton von Hohenzollern, 8. Oktober 1864, in: Dierauer, Korrespondenz, S. 12; Bänziger-La Nicca, Richard La Nicca, S. 218, 236.
- 61 Brief Jean Antoine Michel [an Daniel Wirth-Sand?], 18. Oktober 1860 (BAR J I.67-5.53).
- 62 Vgl. Rölli, Enzyklopädie I (S. 139), V (S. 361).
- 63 Vgl. Waldis, Alpenbahnprojekte, S. 9; Bundesrätliche Gotthardbahn-Expertise 1876, Subkommission, S. 113–114; Caprez, Übersteigung, S. 209.
- 64 Vgl. Beckh/Culmann, Bemerkungen.
- 65 Vgl. Bänziger-La Nicca, Richard La Nicca, S. 191, 281; Margadant, Lukmanier-Eisenbahn, S. 63.
- 66 Vgl. Collectives Protocoll Lukmanier-Comité, 22./29. Mai 1860; Planta, Alpenbahn, S. 36.
- 67 Vgl. Bänziger-La Nicca, Richard La Nicca, S. 225–228, 238–240; Planta, Alpenbahn, S. 39–40, 44–45.
- 68 Vgl. Wegmann, Vereinigte Schweizerbahnen, S. 135.
- 69 Vgl. Collectives Protocoll Lukmanier-Comité, 22./29. Mai 1860.

- 70 Vgl. Collectives Protocoll Lukmanier-Comité, 22./29. Mai 1860; Prot. Ausschuss Lukmanierkomitee, 28. Juni 1860, 23. Juli 1860; Bänziger-La Nicca, Richard La Nicca, S. 184, 209–246; Schmidlin, Ostalpenbahnfrage, S. 65; Margadant, Lukmanier-Eisenbahn, S. 46–47; Gygax, Wirth-Sand, S. 60.
- 71 Vgl. Schreiben Lukmanierkomitee an Dir. NOB, 5. November 1860 (BAR J I.67-5.53); Schreiben Lukmanierkomitee an Dir. NOB, 21. November 1860 (BAR J I.67-5.53); Schreiben Gotthardkomitee an Dir. NOB, 21. November 1860 (1) (BAR J I.67-5.53); Schreiben Gotthardkomitee an Dir. NOB, 21. November 1860 (2) (BAR J I.67-5.53).
- 72 Vgl. Protokoll der Konferenz von Abgeordneten des Regierungsrathes von Zürich, des Stadtrathes Zürich und der Direktion der Nordostbahngesellschaft betreffend die Frage der Bethheiligung bei einer schweizerischen Alpenbahn, abgehalten im Obmannamte in Zürich den 11. Januar 1861 (in Eschers nachgelassenen Papieren vorhanden: BAR J I.67-5.53); Schreiben Dir. NOB an Lukmanierkomitee, 19./23. März 1861 (BAR J I.67-6.59); Schreiben Dir. NOB an Gotthardkomitee, 19./23. März 1861 (BAR J I.67-5.53); Geschäftsbericht NOB 1860, S. 5–7.
- 73 Schreiben Dir. NOB an Lukmanierkomitee, 19./23. März 1861 (BAR J I.67-6.59).
- 74 Vgl. Geschäftsbericht NOB 1860, S. 7; Wegmann, Vereinigte Schweizerbahnen, S. 136.
- 75 Vgl. Übereinkunft Lukmanier-Eisenbahngesellschaft 1861; die Übereinkunft findet sich im Wortlaut auch in: Gygax, Wirth-Sand, S. 22–25. – Vgl. Schmidlin, Ostalpenbahnfrage, S. 57–61; Wegmann, Vereinigte Schweizerbahnen, S. 132–138; Planta, Alpenbahn, S. 46–51.
- 76 Vgl. Planta, Bericht, S. 11; Planta, Planta, S. 104.
- 77 Vgl. Wegmann, Vereinigte Schweizerbahnen, S. 138–141; Schmidlin, Ostalpenbahnfrage, S. 62–72.
- 78 Vgl. Fusionsprojekt der Gotthard- und Lukmanierbahn (in Eschers nachgelassenen Papieren vorhanden: BAR J I.67-5.53); NZZ, 12. Juli 1863.
- 79 Beckh/Culmann, Bemerkungen.
- 80 Vgl. NZZ, 9. Juli 1863, 12. Juli 1863, 5. September 1863; La Nicca, Progetto; La Nicca, Fusions-Projekt; Bänziger-La Nicca, Richard La Nicca, S. 212, 274–278; Planta, Alpenbahn, S. 91–93.
- 81 Bundesgesetz betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen (vom 22. August 1878), in: BBl 1878 III, S. 597–600. Vgl. Botschaft über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (vom 23. Mai 1990), in: BBl 1990 II, S. 1110; Schmidlin, Ostalpenbahnfrage.
- 82 Vgl. Simonett, Verkehr, S. 68–71.
- 83 Vgl. NZZ, 11. November 1994, 4./5. Mai 2002; Dietrich/Bischofberger, NEAT-Varianten, S. 3–5; Stiftung Hänggitarum, NEAT.

- 4 Die rund 125 km lange Brennerbahn (erbaut 1864–1867) führt von Innsbruck über den Brennerpass nach Bozen. Vgl. Röhl, Enzyklopädie III, S. 62–65.
- 5 Die hier aufgezählten Punkte a, b und c des Antrages stimmen genau überein mit der im Bundesratsprotokoll wiedergegebenen Aufzählung. Vgl. Prot. BR, 17. Dezember 1859.
- 6 Bundesrat Stämpfli, bereits beim Eisenbahngesetz von 1852 auf der Seite der Befürworter des Staatsbaus, kämpfte bis an sein Lebensende für eine Verstaatlichung der Eisenbahnen. Vgl. Jung, Escher, S. 394–407.
- 7 Die Angelegenheit wurde erst zehn Tage später, am 17. Dezember 1859, im Bundesrat behandelt. Vgl. Prot. BR, 17. Dezember 1859.

36 Brief von Alfred Escher an Jonas Furrer

Sonntag, 11. Dezember 1859

Mein lieber Freund!

→ Nr. 35 Es hat mich von Herzen gefreut, wieder einmal einen Brief von Dir zu empfangen, da Du in demselben gar nichts von den werthen Deinigen, namentlich auch nichts von der armen Leonie¹, an deren schwerem Unfälle wir den größten Antheil genommen, schreibst, so hoffe ich annehmen zu dürfen, Ihr befindet Euch jetzt alle wohl.

→ NOB Was nun die Angelegenheit anbetrifft, über welche Du meine Ansicht zu vernehmen wünschst, so werde ich mich bei Beurtheilung derselben nicht sowol auf den Standpunct der N. O. Bahngesellschaft, als vielmehr auf denjenigen eines Mitgliedes der Bundesbehörde zu stellen haben. Ich erwähne daher nur im Vorbeigehen, daß ich vom Standpuncte der N. O. Bahngesellschaft aus sehr im Zweifel bin, ob das Zustandekommen *irgendeiner Alpenbahn* im Interesse derselben liege. Wenn eine solche auch der N. O. Bahn etwelche Alimentation zuführen dürfte, so kann sie auch an & für sich & durch Concurrnzlinien der N. O. Bahn, deren Zustandekommen eine Alpenbahn begünstigen dürfte, hinwieder mancherlei Verkehr von der N. O. Bahn ablenken. – Stelle ich mich nun aber auf den Standpunct eines Mitgliedes der Bundesbehörde, so kann man wohl nicht in Abrede stellen, daß die Erbauung einer die Schweiz mit Italien verbindenden Alpenbahn der Schweiz | volkswirtschaftliche Vortheile brächte, nicht deshalb, weil etwa Transitverkehr auf die Bahn gezogen würde – dieser hat nur für die Eisenbahnen, nicht aber für das Land an sich Bedeutung –, sondern weil der Austausch der Produkte, Fabrikate u.s.w. zwischen der Schweiz & Italien erleichtert würde. In dieser letztern Beziehung darf übrigens nicht unerwähnt bleiben, daß der Bau des Mont Cenis & Brenner, sowie die Eisenbahn Genf–Marseille², verbunden mit der wohlfeilen Meerstraße von Marseille nach den Italienischen Häfen, bei der Concurrnz, welche zwischen diesen 3 Straßen entstehen wird, zur Erleichterung des Verkehrs zwischen der Schweiz und Italien mit Beziehung auf Geld & Zeit sehr wesentlich beitragen werden. Dessenungeachtet halte ich die Ansicht fest, daß die Entstehung einer die Schweiz mit Italien unmittelbar verbindenden Alpenbahn unserm Lande *volkswirtschaftliche* Vortheile bringen wird. Die *politischen* & *militärischen* Vortheile dürften wesentlich darin zu suchen sein, daß Tessin besser mit der Schweiz verbunden würde & leichter vertheidigt werden könnte, sowie daß die Schweiz eine Verbindung mit dem Meere über das Gebiet eines Staates zweiten Ranges erhalte. Es entsteht nun die Frage, welche Opfer diese Vortheile werth wären. Und hier scheint mir die größte Behutsamkeit Noth zu thun. Das Unternehmen der Alpenbahn an & für sich wird auf jeden Fall ein finanziell ungünstiges werden. Ungeheure Baukosten &

Mont-Cenis-, Brennerbahn
→ Nr. 35

→ S. 156

ein durch die 3 oben erwähnten Straßen, welche als sehr mächtige & darum höchst gefährliche Concurrnzlinien anzusehen sind, ungemein bestrittener Verkehr! Ich nenne jene | 3 Straßen mächtig & darum gefährlich, weil sie zum größten Theile im Besitze von Eisenbahngesellschaften³ sind, welchen ungeheure Geldmittel zur Verfügung haben, welchen ein enorme Renten abwerfenden Verkehr gesichert ist & welche daher in Betreff des nicht gesicherten, sondern bestrittenen Verkehrs große Taxermäßigungen eintreten lassen können & zwar um so mehr, weil es sich dann meistens um sehr lange Linien handelt, auf welchen Taxreduktionen um so eher bewilligt werden können. Nur dürfte freilich etwa zu sagen sein, wenn auch eine die Schweiz mit Italien unmittelbar verbindende Alpenbahn kein günstiges finanzielles Geschäft wäre, so sei sie ein Opfer einer Reihe von Millionen für die Eidgenossenschaft wohl werth. Ich könnte auch das noch zugeben, wenn es sich um 15–20 Millionen handeln würde, welche die Eidgenossenschaft geradezu als Subvention (somit à fonds perdus) für die Alpenbahn hergäbe. Aber hier stellt sich mir nun die Besorgniß entgegen, daß es sich bei dem Stellvertreter des Post- & Baudepartementes⁴ nicht so fest um die Alpenbahn, als um die Realisirung gewisser anderer, viel weiter reichender Projecte handelt, die man nicht auf *directem* Wege anzustreben wagt & denen man dadurch, daß man ihnen ein zugleich verhüllendes & gewinnendes Mäntelchen umhängt, *indirect* zur Verwirklichung zu verhelfen bemüht ist. Ich befürchte, es handle sich darum, mit der Handhabe der Alpenbahn auf eine Begünstigung gewisser Lieblingslinien & zuletzt auf eine Übernahme sämtlicher Eisenbahnen durch den Bund hinzuwirken. Wenn die Alpenbahn | wenigstens auf dem Papiere da ist, so wird es dann heißen: Jetzt haben wir eine Bahn von Flüelen bis Arona (denn augenscheinlich ist es auf den Gotthard abgesehen!) Rückwärts Flüelen ist aber der Bund in den Händen der Eisenbahngesellschaften, die dießmal dann nicht als «schwach» & «zerrissen», sondern als allmächtig werden dargestellt werden. Also von Eisenbahngesellschaften unabhängige Linien! Es wird dann der Bau einer Linie Flüelen–Brunnen & die Übernahme der Linien der Ostwestbahn Brunnen–Zug, Zug–Luzern–Entlebuch–Emmenthal–Bern–Biel & Zug–Rapperswil als eine Nothwendigkeit dargestellt werden. Im Westen trifft man bei dieser Combination die Franco-Suisse, im Osten die Vereinigten Schweizerbahnen. Beide werden gerne mit sich reden lassen. Auf diese Weise hat denn der Bund Eisenbahnen von der südlichen bis zu der nordwestlichen & der nordöstlichen Grenze der Schweiz. Diesen Eisenbahnen stehen die noch nicht mit denselben vereinigten Privateisenbahnen gegenüber. Die erstern, denen die Bundesgesetzgebung zur Seite steht, werden durch dieselbe gegenüber den letztern in Vortheil gebracht werden wollen, bis die noch übrig gebliebenen Privateisenbahnen – sich auch ergeben! – Ich brauche dir nicht nachzuweisen, daß diese Perspective droht & wie gefährlich sie für die Schweiz in politischer & in finanzieller Beziehung ist. In letzterer Beziehung hebe ich nur besonders hervor, daß die Zölle die einzige Finanzquelle des Bundes⁵ sind & welche Folgen eine Erhöhung der Zölle für die Industrie der Ostschweiz & hauptsächlich des Cantons Zürich haben müßte. – Meine | Schlußansicht geht also dahin, «daß, wenn ich auch nicht stark davor zurückschrecken würde, daß der Bund 15–20 Millionen Frken für eine Alpenbahn geradezu hergebe, ich hinwieder befürchte, es wolle in der Alpenbahn nur das Mittel zu einem Zwecke von viel größerer & geradezu ruinöser finanzieller Tragweite gefunden werden.»

→ Nr. 41

→ Schweizerische
Ost-West-Bahn

→ FS

→ VSB

→ Nr. 1 (Kommentar);
→ S. 43–44, 52–53, 153

→ Daniel Wirth-Sand
→ Jean Antoine Michel

Es erübrigt mir nur noch, an zwei Thatsachen zu erinnern. Die erste ist, daß seiner Zeit schon vom Bunde & mittlerweile von Eisenbahngesellschaften Alpenbahnstudien, zum Theile in bedeutendem Umfange, angestellt worden sind. Reichen diese Studien nicht hin? Müssen denn durchaus neue angeordnet werden? Je mehr in dieser Richtung geschieht & ausgegeben wird, desto mehr wird die Zukunft präjudizirt. Ferner hat mir am letzten Donnerstag die Abordnung der Ver. Schweizerbahnen, mit der ich Unterhandlungen hatte (Wirth-Sand & Michel) mitgetheilt, der Lucmanier habe wieder große Chancen & er biete in finanzieller Beziehung kaum mehr Schwierigkeiten dar. Das wäre dann eine Alpenbahn, die ohne das Eingreifen des Bundes zu Stande käme.

Schließlich ersuche ich Dich noch, einer Eingabe der Direction der N. O. Bahn betreffend Herabsetzung des Transitzolles vom Werthe⁶ Deine Aufmerksamkeit zuwenden zu wollen. Sie ist an's Zolldepartement gerichtet, wird aber von dem letztern wohl dem Bundesrathe vorgelegt werden. Ich habe Dich wirklich bloß zu bitten, die Eingabe – zu lesen. Ist dieß geschehen, so ist mir Deine Ansicht in Sachen nicht zweifelhaft. Wenn die Sache im Bundesrathe zur Behandlung kommt, so bitte ich nur, keine Halbheiten aufkommen zu lassen, die den Anschein | einer Berücksichtigung haben, aber zu gar keinem practischen Resultate führen. Wünschst Du in Sachen noch mündliche Rücksprache mit mir zu nehmen, so werde ich für einige Stunden nach Bern zu kommen suchen.

Und nun Gott befohlen! Mit herzlichen Grüßen
Dein

DrAEscher
Belvoir
11. Dez. 1859.

-
- 1 Leonie Furrer (1849–1927), Tochter von Friederike und Jonas Furrer.
 - 2 Die Strecke Genf–Lyon war am 16. März 1858 eröffnet worden. Die bereits 1857 erfolgte Fusion der → LG mit der französischen → PLM ermöglichte die Verbindung von Genf nach Marseille über das Netz einer einzigen Bahngesellschaft. Vgl. Rouiller, Genève, S. 48–50; Weissenbach, Eisenbahnwesen, S. 22; → Nr. 33, 37, 44.
 - 3 Die Brennerbahn befand sich im Besitz der k. k. priv. Südbahngesellschaft, Inhaberin der Konzession für die Erstellung der Eisenbahnlinie von Susa durch den Mont-Cenis nach Modane war die Società della Ferrovia Vittorio Emanuele (ab 1867 die PLM), und die Strecke Genf–Lyon war Eigentum der PLM. Vgl. Röhl, Enzyklopädie III (S. 62), VI (S. 283); Rouiller, Genève, S. 49; Chaintreau/Cuynet/Mathieu, PLM, S. 47–48.
 - 4 Beim Stellvertreter des Post- und Baudepartements handelt es sich um Bundesrat → Jakob Stämpfli. Vgl. Aus den Verhandlungen des schweizerischen Bundesrathes (vom 24. Dezember 1858), in: BBl 1858 II, S. 680; → Nr. 35 (Kommentar).
 - 5 Im Jahr 1859 lagen die Gesamteinnahmen des Bundes bei rund 19 Mio. Franken. Hierzu steuerte die Zollverwaltung mit 7,5 Mio. Franken den gewichtigsten Anteil bei. Vgl. Bericht des schweiz. Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahr 1860, in: BBl 1861 I, Anhang zur S. 632.
 - 6 Der eidg. Zolltarif von 1851 sah für Warentransporte durch die Schweiz ein abgestuftes Tarifsystme vor, welches Transporte über längere Passagen mit einer erhöhten Abgabe belegte. Als Folge davon suchten die internationalen Transitwarenströme die Schweiz möglichst zu umgehen, was den Bahngesellschaften missfiel. Deswegen richteten die NOB und andere Gesellschaften 1857/58 Eingaben an den Bund und verlangten die Beseitigung dieses Übelstandes. Die Bundesversammlung gab diesem Anliegen statt und reduzierte den Durchfuhrzoll schrittweise. Vgl. Geschäftsbericht NOB 1857, S. 13; Geschäftsbericht NOB 1858, S. 11–13; Geschäftsbericht NOB 1859, S. 5; Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend theilweise Ermäßigung des Durchfuhrzolles (vom 6. Juli 1858), in: BBl 1858 II, S. 157–

161; Botschaft des Bundesrathes an die gesetzgebenden Rätthe der Eidgenossenschaft, betreffend weitere Ermäßigung der Durchfuhrzölle (vom 24. Juni 1859), in: BBl 1859 II, S. 125–130; Botschaft des Bundesrathes an die gesetzgebenden Rätthe der Eidgenossenschaft, betreffend weitere Ermäßigung der Durchfuhrzölle (vom 19. Dezember 1859), in: BBl 1860 I, S. 143–157.

37 Brief von Joachim Heer an Alfred Escher

Donnerstag, 21. Juni 1860

Hochgeachteter Herr Bürgermeister!¹

Entschuldigen Sie, wenn ich mir die Freiheit nehme, Ihre vielfachen u. wichtigen Beschäftigungen für einen Augenblick zu unterbrechen: der Gegenstand meiner Mittheilung ist der Art, daß ich das entschiedene Bedürfniß fühle, mich darüber mit Ihnen zu besprechen; es ist die Ihnen bereits hinlänglich bekannte Lukmanier-Bahn-Angelegenheit über welche, wie ich heute durch Hrn. Boller erfahre, letzter Tage bereits einläßlich mit Ihnen verhandelt worden ist.² In der Ungewißheit, wie Sie zu der Sache stehen, ob Sie dem Gründungs-Comité beizutreten gesonnen sind oder nicht, ligt mir die Anmaßung sehr ferne, irgend wie auf Ihren Entschluß influiren zu wollen; aber ich halte es für angemessen, Ihnen in ganz vertraulicher Weise über die Eindrücke zu berichten, welche ich an der Versammlung von letztem Sonntag empfangen habe. –

→ Johann Heinrich Boller

Zuerst meine persönliche Stellung zu der ganzen Sache: vor etwa 14 Tagen war Hr. v. Planta hier bei mir, um mich ins Interesse zu ziehen u. zum Beitritt zum Comité zu bewegen. So sehr die Frage mich interessirt, hatte ich doch geringe Lust, mich näher zu betheiligen, zumal ich mir in keiner Richtung die erforderlichen Eigenschaften zutraute, um etwas nützen zu können u. ich hinwieder keinerlei Neigung habe, den bloßen Figuranten zu spielen oder meinen Namen zu einer Unternehmung zu leihen, deren Gang ich nicht auch in irgendwelchem, wenn auch noch so bescheidenem Maße mitzubestimmen in der Lage wäre. Ich lehnte daher den Eintritt in ein Comité bestimmt ab, erklärte mich aber bereit, nach St.Gallen zu kommen, wenn dahin, wie Hr. v. Planta andeutete, eine größere Versammlung von notablen Ostschweizern berufen würde, um die Angelegenheit in öffentlicher Besprechung etwas weiter zu fördern. Auf letzten Sonntag nun erhielt ich auf telegraph. Wege die Einladung nach Horn bei Rorschach u. in der Voraussetzung, daß es sich eben um jene größere Versammlung handle, begab ich mich nebst dem ebenfalls einberufenen Hrn Rathsh. P. Jenny³ auf den Weg. Ich war etwas erstaunt, als ich an Ort u. Stelle erfuhr, daß außer dem bisherigen Lukmanier-Comité (Planta, Michel, Wirth, Boller, Killias) nur wir zwei Glarner erwartet wurden, u. gestehe, daß ich, hätte ich das zuerst gewußt, wahrscheinlich nicht erschienen wäre. Die Versammlung war von vornherein etwas verduzt durch Ihre Abwesenheit, von der man voraussezze, daß sie auf einem Mangel an Bereitwilligkeit zur Cooperation beruhe; indessen ging man an die Discussion u. verhandelte ein Paar Stunden, ohne erhebliches Resultat. Das Wesentliche kennen Sie ohne Zweifel bereits aus den Mittheilungen von Hrn. Boller u. ich will also nicht wiederholen; namentlich wissen Sie, daß Michel nach Turin geht, um mit Brassey⁴ – auf Ratification hin – einen traité à forfait abzuschließen.⁵ In Hrn. Jenny u. mich wurde sehr gedrungen, daß wir dem Comité beitreten möchten u. wenigstens Hr. Jenny scheint nicht abgeneigt zu sein, diesem Rufe zu folgen.⁶ Was mich anbelangt, so behielt ich mir

→ Andreas Rudolf von Planta

→ Jean Antoine Michel

→ Daniel Wirth-Sand

→ Wolfgang Killias

- 24 Sallust (Gaius Sallustius Crispus) (86–35/34 v. Chr.), römischer Historiker und Politiker.
 25 Constant Fornerod (1819–1899), Bundespräsident (VD).
 26 Augusta Escher-Uebel (1838–1864), Tochter der Julie Uebel-von Geiger und des Oberstleutnants Bruno Uebel aus Dessau; ab 1857 Ehefrau Alfred Eschers.
 27 Vgl. Brief Augusta Escher-Uebel an Susanna Blumer-Heer, 23. August 1863 (FA Tschudi).

57 Brief von Alfred Escher an Johann Jakob Blumer
 Sonntag/Montag, 11./12. Oktober 1863

Belvoir 11./12. October 1863.

Mein theurer Freund!

Vor allem empfangen meinen herzlichen Dank für Deinen I. Brief v. 3./4. dß. Er hat mich im Innersten meiner Seele gefreut. Oft habe ich in den letzten Monaten & Wochen Deiner gedacht & dann immer das lebhafteste Bedürfnis empfunden, mit Dir über die Alpenbahnfrage zu reden & zu correspondiren: aber ein Übermaß von Geschäften der verschiedensten Art, so wie eine längere Abwesenheit zu Erholungszwecken¹ haben mich immer verhindert, die Feder zu einem Briefe an Dich zu ergreifen. Nun hast Du Dich aber mit einem Schreiben bei mir eingestellt & in demselben, woran ich übrigens nie gezweifelt, neuerdings bewiesen, daß Du immer der gleiche treue Freund bist, den zu besitzen ich für ein unschätzbare | Gut halte. Ich brauche Dir hinwieder meinerseits wohl nicht noch zu versichern, daß ich mich durch den Gotthard nie von meinem erprobten Jugendfreunde trennen lassen werde & daß, wenn auch mit Beziehung auf die Alpenbahnfrage unsere Ansichten wirklich bleibend auseinandergehen sollten, deshalb meine Freundschaft für Dich auch nicht die leiseste Trübung zu erleiden haben wird.

Und nun darf ich nicht unterlassen, Dir den Standpunct, den ich in der «großen Tagesfrage» einnehme, in thunlichster Kürze darzulegen. Ich habe schon seit längerer Zeit die Überzeugung gewonnen, daß in Folge der Gestaltung des Eisenbahnnetzes der Schweiz & unserer Nachbarländer eine Eisenbahn über den Gotthard den Interessen Zürich's & der Nordostbahn viel förderlicher wäre als eine Eisenbahn über einen Bündtnerischen Alpenpaß. Es würde mich zu weit führen, wenn ich eine Begründung | dieser Anschauungsweise in den gegenwärtigen Brief niederlegen wollte. Meine Hauptmotive liegen in der Überzeugung, daß der Gotthard uns die kürzere Linie nach Italien bietet & daß er uns einen großen Theil des Transites von Deutschland nach Italien & vice versa sichert.² Ich kann nun noch beifügen, daß ich mich mit Widerstreben dieser Anschauungsweise ergab. Meine Sympathieen hätten mich wünschen lassen, daß das Gewicht der Gründe mir meinen Platz auf Seiten eines Bündtnerischen Alpenpasses angewiesen hätte! Deshalb habe ich auch so lange als möglich gezögert, mein Programm in der Alpenbahnfrage öffentlich werden zu lassen³, obgleich ich es schon vor bald 2 Jahren Hr. Weder⁴, vor $\frac{3}{4}$ Jahren Hr. Curti⁵, vor $\frac{1}{2}$ Jahre Hr. Wirth-Sand dargelegt habe: ich müßte mich sehr täuschen, wenn es nicht auch Dir & Deinem | Schwager⁶ bekannt gewesen wäre. Als im letzten Frühsommer die Alpenbahnfrage wieder an die Tagesordnung kam & es an einem Haare gegangen hat, ob der Ctn. Tessin die Conzession für eine Lucmanierbahn oder bloß für die Thaleisenbahn erteile⁷, da schien mir

→ Nr. 56

→ NOB

→ Daniel Wirth-Sand

diese Frage unsererseits nicht mehr dem Spiele der Winde Preis gegeben werden zu können. Ich empfang den Eindruck, daß die Angelegenheit der Schienenverbindung mit Italien bei längerem bloßem Zusehen von unserer Seite leicht in einer Zürich & der Nordostbahn nachtheiligen Weise präjudizirt werden könnte. Ich betrachtete es daher, um mich eines trivialen, aber bezeichnenden Ausdruckes zu bedienen, als meine «verfluchte Schuldigkeit», nunmehr offen für den Gotthard Partei zu nehmen & diejenigen Schritte zu veranlassen⁸, welche eine nachdrucksame Anstrengung | des Gotthardprojectes herbeizuführen geeignet waren. Dabei muß ich betonen, daß es sich nach meiner Ansicht nicht darum handeln konnte, sofort zu erklären, es solle die Gotthardeisenbahn wirklich ausgeführt werden: es konnte bloß darum zu thun sein, auszusprechen, daß man diesen Schienenweg anstrebe, falls seine Erstellung sich als möglich herausstelle. Auf dieser Grundlage steht nun die vielbesprochene Gotthardvereinigung. Sie hält das Zustandekommen einer Gotthardeisenbahn für sehr wünschbar: sie untersucht aber vorerst noch, ob ein solcher Schienenweg wirklich ausführbar sei.⁹ Vielleicht wird hier die Frage aufgeworfen, ob, wenn es sich doch erst noch um Untersuchungen über die Möglichkeit des Baues einer Gotthardbahn handle, ein solcher Apparat, wie er in der Gotthardvereinigung in Szene gesetzt | worden, erforderlich gewesen sei. Diese Frage scheint mir entschieden bejaht werden zu müssen. Vorerst wüßte ich nicht, auf welchem Wege solche Untersuchungen, sollen sie anders bei den Interessirten das wünschbare Zutrauen finden, angestellt werden könnten, wenn nicht auf dem betretenen. Es wäre nur noch etwa auf dem Wege einer Bundesenquête möglich. Dieß will man ja aber nicht & zwar mit allem Rechte: der Bund soll nicht einmal den Schein erwecken, als ob er den Bau einer Alpenbahn allein oder auch nur in erster Linie auf seine Schultern nehmen wollte. Sodann aber erschien mir die aufgestellte Organisation darum als eine Nothwendigkeit, weil durch sie allein verhindert werden konnte, daß während der Untersuchungen die seit längerer Zeit planmäßig im Auslande verbreitete Ansicht, als ob die Schweiz den Simplon & Lucmanier auf ihr | Programm geschrieben hätte & vom Gotthard nichts wissen wolle, noch weitere Wurzeln schlage.¹⁰ Durch die Organisation wird nämlich offiziell constatirt, daß die entschiedene Mehrheit der Schweiz die Ausführung einer Gotthardbahn wünscht, wenn dieselbe in Folge nochmaliger genauer Untersuchungen sich vom technischen, volkswirtschaftlichen & finanziellen Standpunkte aus als empfehlenswerth herausstellt.

Soweit die Motive zu dem, was bis anhin geschehen ist.

Wenn Du nun glaubst, die Conferenz & nunmehr die ständige Commission für den Gotthard sei noch weiter gegangen & habe sich namentlich in der einen oder andern Form dahin geeinigt, Bundessubsidien für eine Gotthardbahn zu verlangen oder einer Septimerconzession die Bundesgenehmigung zu verweigern, so irrst Du Dich vollständig. Die Vereinigung hat diese beiden Fragen | nie berathen, weder in geheimer, nicht für die Öffentlichkeit bestimmter Verhandlung, noch in der gewöhnlichen Form ihrer Berathungen. Dagegen sind allerdings im Privatgespräche die bezeichneten Materien, & zwar namentlich die erstere, verhandelt worden & es hat sich dabei vorläufig nichts weniger als eine vollständige Übereinstimmung der Ansichten herausgestellt. Da ich Dir auch bei dieser Gelegenheit, wie bisher immer, selbst meine innersten Gedanken darlegen will, so glaube ich Dir sagen zu sollen, wie ich, bessere Belehrung vorbehalten,

Gotthardvereinigung
→ S. 157–159

Motion Eytel → Nr. 56

Simplon → Nr. 402

Ständige Kommission
→ S. 158–160

über die beiden Punkte denke. Die Bundessubsidie anlangend halte ich dafür, daß, wenn von derselben Umgang genommen werden kann, dieß von vielen Gesichtspunkten aus als in hohem Grade wünschbar erschiene. Dagegen vermag ich nicht einzusehen, wie vom bundesrechtlichen Standpunkte aus die Gewährung | einer Subsidie für eine Alpenbahn als unzulässig erklärt werden könnte oder warum aus einer solchen Subsidien-gewährung der Rückkauf der sämtlichen Eisenbahnen¹¹ von Bundeswegen gefolgert werden müßte. In ersterer Beziehung hebe ich hervor, daß der Art. 21 der Bundesverfassung den Bund in den Stand setzen wollte, öffentliche Werke zu unterstützen, welche die Kräfte einzelner Cantone übersteigen & daß, wenn von *einem* öffentlichen Werke gesagt werden kann, daß die Cantone seiner Bewältigung nicht gewachsen seien, dieß gewiß bei einer Alpenbahn der Fall ist.¹² Wie würde es sich ausnehmen, wenn man mit H. v. Planta, Allet¹³ u.s.w., sowie mit der Mehrheit der Bundesversammlung den Bund für competent erklären würde, so & so viel Millionen an Alpenstraßen zu geben¹⁴ dann aber sagte, der Bund sei | nicht competent, an die vollkommenste Alpenstraße, eine Alpenbahn, etwas beizutragen?! Man sagt, eine Subventionirung der Gotthardbahn nütze der Mehrheit der Schweizer, schade aber einer Minderheit & sei darum unzulässig. Die factische Voraussetzung dieser Behauptung wäre nur dann richtig, wenn man annehmen könnte, der Simplon & der Lucmanier würden gebaut werden, wenn der Gotthard nicht zu Stande käme. Dieß muß aber nach meiner Ansicht entschieden in Zweifel gezogen werden. Aber selbst die Wahrheit der factischen Voraussetzung angenommen, wenn auch nicht zugegeben, war z. B. der Bau der Brünigstraße¹⁵, der wohl ganz auf Bundeskosten erfolgte, nicht der Entlebuch-Emmenthalerstraße ein großer Nachtheil & ist er nicht gleichwol vom Bunde bezalt worden? Würde übrigens bei einer Bundessubsidie für eine Alpenbahn *ausnahmsweise* verlangt, daß sie *jedem* Schweizerbürger | *gleichmäßig* zu Statten kommen solle, so könnte ja eine bestimmte Summe von Bundeswegen für Alpenbahnen ausgesetzt werden, in der Meinung, daß diese Summe auf den Gotthard, Lucmanier & Simplon in Quoten vertheilt würde, welche der Quote bei jedem dieser Alpenpässe interessirten Schweizerischen Bevölkerung entspräche. Was dann aber die Behauptung anbetrifft, wenn der Bund eine Alpenbahn subventionire, so müsse er alle Eisenbahnen auf dem Gebiete der Schweiz an sich ziehen, so muß ich gestehen, daß mein Kopf einer solchen Logik nicht gewachsen ist. Man hat von Bundeswegen den Brünig, die Achereggstraße & -brücke¹⁶, die Alpenstraßen, das Bündtnerische Straßennetz subventionirt: niemandem ist eingefallen, zu sagen, der Bund müsse deswegen das gesammte Straßenwesen in der Eidgenossenschaft centralisiren. Man hat den Cantonen St. Gallen, Wallis | (Cantonen, welche sich nun als die hintangesetzten Stiefkinder der Eidgenossenschaft constituiren) eine Reihe von Millionen an die Correction des Rheines¹⁷ & der Rhone¹⁸ von Bundeswegen gegeben: kein Mensch hat daran gedacht, zu sagen, es müsse deswegen das Flußpolizeiwesen der ganzen Schweiz in die Hände des Bundes gelegt werden. Aber nun soll auf einmal, wenn der Bund an das colossalste öffentliche Werk, welches auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft ausgeführt werden kann, an eine Alpenbahn auch etwas beitragen würde, deshalb das ganze Eisenbahnwesen der Schweiz vom Bunde übernommen werden müssen!! Ich würde Dir zu nahe zu treten glauben, wenn ich mich weiter hierüber verbreitete. – Was nun zweitens die Frage der Genehmigung einer Septimerconcession von Bundes-

BV 1848, Art. 21 → Nr. 56
(Kommentar)

→ Andreas Rudolf von Planta

Bundesgesetz Alpenbahn
1878 → S. 398

wegen anbetrifft, so will es mir scheinen, daß der im Jahre 1851 zwischen der Schweiz & Italien abgeschlossene Vertrag¹⁹ betreffend Niederlassung u.s.f. Maaßgebend | ist, anderer Argumentationen, die auch geltend gemacht werden könnten, nicht einmal zu gedenken. Durch diesen Vertrag verpflichten sich die beiden Contrahenten, eine *vom Langensee* über die Alpen nach dem Deutschen Zollvereine führende Eisenbahn zu begünstigen.²⁰ Der Septimer ist nun keine vom Langensee über die Alpen führende Eisenbahn. Wollte man etwa sagen, durch die Ausführung einer Septimerbahn werde der Bau einer weitem, vom Langensee über die Alpen führenden Eisenbahn nicht ausgeschlossen, so wäre dieß dem Scheine nach richtig, dem Wesen nach aber unrichtig & ich denke, das Wesen hätte bei einer zu fassenden Entscheidung den Ausschlag zu geben & nicht der Schein!

Und nun kennst Du, mein theurer Freund, die ganze Sachlage. Du weißt alles, was in der Conferenz, bez.weise der ständigen Commission betreffend den Gotthard geschehen & nicht geschehen ist. Du kennst aber auch meine | innersten Gedanken selbst über die heikelsten Fragen der Alpenbahnangelegenheit. Es ist mir eine wahre Beruhigung, mir sagen zu können, daß Du nun über mein Thun & Lassen auch in dieser Angelegenheit & über die Motive, welche mich dabei leiten, vollkommen im Klaren bist. Du gehörst zu den «alten Freunden», denen ich nicht «den Rücken kehren»²¹ will! Dagegen könnte ich nicht sagen, daß ich die Herren von Bündten & die meisten St. Galler, die in den entscheidendsten Eisenbahnangelegenheiten (Oronfrage²² u.s.f.) mir am heftigsten entgegen traten, als meine «alten Freunde» anerkennen könnte. Die Haltung der «N. Glarner Zeitung» ist sowohl in Betreff der Artikel der Redaction als derjenigen ihres geistreichen Correspondenten von Schwanden hier vielfach aufgefallen.²³ Sie hat sich fast an die Spitze meiner Ankläger gestellt & auch vergiftete Pfeile nicht verschmäht. Ich habe mich bemüht, in Zürich überall zu sagen, daß Du keinerlei Antheil | an diesem Gebahren habest. Ich wußte dieß, ohne es zu wissen! Daß Glarus zu den Hungerbühler'schen²⁴ Hanswurstiaden von Bedauern über «*vor, während & nach*» an der St. Gallerconferenz²⁵ gestimmt, hat mich fast ebenso sehr in Erstaunen gesetzt, als daß Waadt, sage Waadt sich von Hn. Hungerbühler den wahren Sinn & Geist des Eisenbahngesetzes von 1852 erklären ließ. Ich sollte doch denken, daß die Lection über den Art. 17²⁶ längere Zeit habe andauern müssen! Doch, ich will abbrechen: sonst könnte ich noch bitter werden!

Deinen freundlichen Mittheilungen über Deine liebe Familie & Eure häuslichen Verhältnisse haben uns Alle sehr angesprochen. Namentlich freut es uns sehr, daß Ihr Euch in Eurem neuen Hause²⁷ jetzt schon heimisch & wohl fühlt. Leider kann ich Dir von den l. Meinigen nicht ganz befriedigende Nachrichten geben. Auguste²⁸, der ein 3–4 wöchiger Aufenthalt | in Rigi-Kaltbad & eine nachherige Cur von Seebädern in Belvoir sehr wohl bekommen waren & die sich während des ersten, in Luzern verbrachten Theiles meiner Ferienzeit ganz gesund fühlte, erkältete sich während einer in der zweiten Abtheilung dieser Ferienzeit ausgeführten Reise & bekam in Folge dessen einen ziemlich hartnäckigen Husten. Zwicky²⁹ schrieb ihr 3 Wochen lang fortgesetzten Aufenthalt im Bette & Zimmer vor & auch jetzt darf sie nur unter besondern Vorsichtsmaaßregeln in's Freie gehen. Meine Mutter³⁰ hatte auch verschiedene Krankheitsphasen durchzumachen. Lydie³¹ dagegen ist das Bild der Gesundheit & von mir sagten die Leute, als ich von meinen Ferien zurückkehrte, ich sehe gut aus.

Trage Deinem Beine fortwährend Sorge: nur dann wird es wieder in integrum restituiert³² werden.

Empfange die herzlichsten Grüße von uns Allen an Euch Alle & sei umarmt von Deinem treuen

AEscher

- 1 Escher kündigte im Brief an → Jakob Dubs vom 1. September 1863 eine Reise mit seiner Frau Augusta sowie mit → Johann Heinrich Fierz und Anna Katharina (Nina) Fierz-Locher (1827–1903) nach Mailand an. → Nr. 51.
- 2 Die Vorteile der eisenbahnstrategischen Lage des Gotthards hatte das Gotthardkomitee bereits 1860 in einem Schreiben an die NOB dargelegt und dabei festgehalten, dass die Gotthardbahn geeignet sei, im Vergleich zum Simplon oder Lukmanier das grösste Einzugsgebiet für den alpenquerenden Nord-Süd-Verkehr abzudecken. Vgl. Schreiben Gotthardkomitee an Dir. NOB, 21. November 1860 (1) (BAR J I.67-5.53).
- 3 Escher gab sich erst an der Konferenz vom 7./8. August 1863 in Luzern öffentlich als Gotthardbahnbefürworter zu erkennen. → S. 157.
- 4 Johann Baptist Weder (1800–1872), Grossratspräsident, Landammann und Nationalrat (SG).
- 5 Basil Ferdinand Curti (1804–1888), Grossrat und Nationalrat (SG), Verwaltungsrat der → VSB.
- 6 → Joachim Heer, Cousin Blumers und Bruder von Blumers Frau → Susanna Blumer-Heer.
- 7 Der Kanton Tessin erteilte am 12. Juni 1863 eine Konzession für die Strecken Chiasso–Biasca und Bellinzona–Locarno an Robert George Sillar aus London. Vgl. Processi verbali del Gran Consiglio, 12. Juni 1863 (S. 643, 649–650); → S. 152.
- 8 Escher initiierte eine am 7./8. August 1863 abgehaltene Konferenz aller am Gotthard interessierten Akteure. Die offizielle Einladung erfolgte durch die Luzerner Regierung. → Nr. 48, 49; → S. 157.
- 9 Die ständige Kommission der Gotthardvereinigung fasste am 29. September 1863 den Beschluss, «eine nochmalige umfassende Untersuchung des Projects einer Gotthardbahn in technischer und finanzieller Beziehung» sowie «eine Auseinandersetzung der volkswirtschaftlichen und kommerziellen Vortheile einer Gotthardbahn» anstellen zu lassen. Das kommerzielle Gutachten wurde 1864 von → Gottlieb Koller, Wilhelm Schmidlin und Georg Stoll fertiggestellt; im Jahr 1865 folgte das technische Gutachten von → Robert Gerwig und → August von Beckh. Prot. ständige Kommission Gotthardvereinigung, 29. September 1863. Vgl. Brief Escher an Robert Gerwig, 19. Oktober 1863 (SBB Historic VGB_GB_SBBGB02_003); → S. 194.
- 10 Vgl. Jung, Escher, S. 562–563.
- 11 In der Presse wurde verschiedentlich die Möglichkeit einer Übernahme aller Eisenbahnlinien durch den Bund gefordert, etwa in der «St. Galler-Zeitung» vom 19. August 1863: «Soll der Bund thatsächlich in das Eisenbahnwesen heute oder morgen eingreifen, dann übernehme er *Alles*, nur nicht das *Nachtheilige* allein.» St. Galler-Zeitung, 19. August 1863.
- 12 Escher befürwortete gemäss dem Tagebuch von Jakob Dubs bereits im November 1862 eine Bundessubvention für den Gotthard. Vgl. Züricher Post, 8. Februar 1903.
- 13 Alexis Allet (1820–1888), Staatsrat und Nationalrat (VS).
- 14 Bei den hier von Escher angesprochenen Projekten handelt es sich um den Bau der Furka- und der Oberalpstrasse, welchen im Jahr 1861 gestützt auf den Art. 21 der Bundesverfassung von 1848 eine Bundessubvention zugesprochen worden war. Vgl. Bundesbeschuß betreffend I. die Beiträge des Bundes an die Kantone Uri, Schwyz, Graubünden und Wallis für Erstellung der Furka-, Oberalp- und Axenstrasse; II. den Beitrag des Bundes an den Kanton Graubünden für das projektierte bündnerische Straßennetz (vom 26. Juli 1861), in: AS VII, S. 70–72; Keller, Beteiligung, S. 13–26.
- 15 Der Bau der Brünigpaßstrasse, welcher vom Bund mit insgesamt 400 000 Franken unterstützt wurde, erfolgte 1859–1861. Vgl. Keller, Beteiligung, S. 14–15; HLS online, Brünigpass (2. Mai 2007).
- 16 Der Bund unterstützte den 1860 abgeschlossenen Bau der Brücke über die See-Enge zwischen dem Vierwaldstätter- und dem Alpnersee bei Acheregg (Stansstad) mit einem Beitrag von 20 000 Franken. Vgl. Bericht des schweiz. Bundesrathes an die h. Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahr 1860, in: BBl 1861 I, S. 740–744.
- 17 Am 23./24. Juli 1862 beschloss die Bundesversammlung, die Rheinkorrektion zwischen Monstein (Au, SG) und der Tardisbrücke bei Landquart mit der Übernahme eines Drittels der Gesamtkosten, maximal jedoch mit einer Summe von 3,15 Mio. Franken zu unterstützen. Vgl. Bundesbeschuß, betreffend den

- Bundesbeitrag an die Kantone St. Gallen und Graubünden zum Zwecke der Korrektio n des Rheines von Monstein (Kantons St. Gallen) bis zur Tardisbrücke (Kantons Graubünden) (vom 24. Juli 1862), in: AS VII, S. 317–320; Vischer, Hochwasserschutz, S. 88–92.
- 18 Die Bundesversammlung gewährte am 25./28. Juli 1863 einen Beitrag an die Korrektio n der Rhone und ihrer Zuflüsse im Umfang eines Drittels der Gesamtkosten, maximal jedoch von 2,64 Mio. Franken. Vgl. Bundesbeschl uß betreffend den Bundesbeitrag an den Kanton Wallis zum Zwecke der Korrektio n der Rhone und ihrer Zuflüsse (vom 28. Juli 1863), in: AS VII, S. 578–581; Vischer, Hochwasserschutz, S. 99–100.
- 19 Vgl. Handelsvertrag zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und Sr. Majestät dem König von Sardinien (vom 8. Juni 1851), in: AS II, S. 405–418. – Nach der Gründung des italienischen Einheitsstaats 1860/61 wurden die Verträge auf alle Provinzen des Königreichs Italien ausgedehnt. Vgl. Bundesbeschl uß, betreffend Ausdehnung der mit dem Königreich Sardinien abgeschlossenen Verträge auf das nunmehrige Königreich Italien (vom 21. Juli 1862), in: AS VII, S. 309.
- 20 Hier irrt Escher. Im Art. 8 des Handelsvertrages ist die Rede von einer Bahnlinie, «welche unmittelbar von der sardischen Gränze oder von dem geeignetsten Punkte des Langensees ausgehend, die Richtung nach Deutschland verfolgend, dort mit den Eisenbahnen des Zollvereines in Verbindung gesetzt würde». Handelsvertrag zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft und Sr. Majestät dem König von Sardinien (vom 8. Juni 1851), Art. 8, in: AS II, S. 414.
- 21 Escher spielt hier auf folgende Passage in einem Artikel der «Neuen Glarner-Zeitung» an: «Wir wiesen auf die Thatsache hin, daß Hr. Dr. A. Escher im Momente der wichtigsten Eisenbahnentscheidungen der Ostschweiz, aus der er für seine Haltung in der eidg. Politik voraus treue Unterstützung zur Seite gehabt, den Rücken kehrte und in Bekämpfung bisher auch in Zürich wenigstens dem Scheine nach unterstützter Bestrebungen der östlichen Schweiz zur Förderung der Gotthardsinteressen die Allianz mit seinen Gegnern, vorab den Staatsmännern Berns, sucht.» Neue Glarner-Zeitung, 3. Oktober 1863.
- 22 Escher sprach sich in der Frage der Linienführung der Bahn von Genf nach Bern gegen die direkte sogenannte Oronlinie über Lausanne–Oron–Freiburg aus, da die Gegend wenig bevölkert sei und die Strecke erhebliche technische Schwierigkeiten aufweise. Der Nationalrat jedoch stimmte am 20. September 1856 nach heftigen Debatten für die Oronlinie. Vgl. Jung, Escher, S. 463; Gagliardi, Escher, S. 294–299; Bauer, Eisenbahnen, S. 81–82.
- 23 Vgl. Neue Glarner-Zeitung, 8. August 1863, 11. August 1863, 27. August 1863. – Bei dem nicht namentlich genannten Verfasser dieser Artikel handelt es sich um Peter Jenny, Ratsherr und Nationalrat (GL) sowie Verwaltungsrat der VSB, aus Schwanden (GL).
- 24 Johann Matthias Hungerbühler (1805–1884), Grossrat, Mitglied des Kleinen Rats und Nationalrat (SG).
- 25 Am 14. September 1863 tagten in St. Gallen diejenigen Kantone, welche das Gotthardbahnprojekt nicht unterstützten. Vgl. Denkschrift Überschienung Alpenpässe 1863; → S. 158–159.
- 26 «Wenn ein Kanton die Bewilligung zur Erstellung einer im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theils derselben liegenden Eisenbahn auf seinem Gebiete verweigert, ohne selbst die Erstellung derselben zu unternehmen, oder wenn er sonst den Bau oder den Betrieb einer solchen Bahn irgendwie in erheblichem Maße erschweren sollte, so steht der Bundesversammlung das Recht zu, nach Prüfung aller hiebei in Betracht kommenden Verhältnisse, maßgebend einzuschreiten und von sich aus das Erforderliche zu verfügen.» Eisenbahngesetz 1852, Art. 17.
- 27 Beim Brand von Glarus am 10./11. Mai 1861 war auch das Haus der Familie Blumer ein Raub der Flammen geworden. Vgl. Brief Escher an Johann Jakob Blumer, 4. November 1861 (FA Tschudi).
- 28 Augusta Escher-Uebel (1838–1864), Tochter der Julie Uebel-von Geiger und des Oberstleutnants Bruno Uebel aus Dessau; ab 1857 Ehefrau Alfred Eschers. – Augusta Escher-Uebel war an Lungentuberkulose erkrankt und erholte sich nicht mehr. Sie starb am 22. Juli 1864 im Alter von 25 Jahren. Vgl. Jung, Escher, S. 269.
- 29 Heinrich Lukas Zwicky (1820–1884), Glarner Ophthalmologe und Gerichtsmediziner, Arzt der Kaserne Zürich und der Kantonalen Strafanstalt; gemeinsamer Freund aus Studienzeiten.
- 30 Lydia Escher-Zollikofer (von Altenklingen) (1797–1868), Tochter der Elisabetha Zollikofer-Kunkler und des Daniel Herrmann Zollikofer (von Altenklingen), alt Gerichtsherr im Hard; ab 1815 Ehefrau Heinrich Eschers. – Lydia Escher-Zollikofer litt zeitlebens an verschiedenen psychischen und physischen Krankheiten, unter anderem an Gicht. Vgl. Jung, Escher, S. 56.
- 31 Lydia Escher (1858–1891), Tochter von Augusta und Alfred Escher.
- 32 Aliquem in integrum restituere (lat.): jemanden wieder in den vorigen Stand einsetzen.

67 Brief von Alfred Escher an Johann Jakob Stehlin

Samstag, 4. März 1865

Mein lieber Herr & Freund!¹

Herzlichen Dank für Ihre freundlichen Zeilen, die, wie wenn sie ein Liebesbrief wären, kein Datum tragen.²

Ich übersende Ihnen beiliegend einen Brief von Dubs, der mir gestern zugekommen ist, *zu ganz confidentiellem Gebrauche*.³ → Jakob Dubs

Sehr einverstanden bin ich damit, daß Sie Hrn. Stähelin-Brunner⁴ veranlaßt haben, aus der farblosen Instruction, die er *in Folge eigenen Verschuldens* von dem Bundesrathe empfangen hat, *nachträglich selbst etwas zu machen*.⁵ Bei den in Baden & Württemberg obwaltenden Dispositionen ist dieß gar keine schwere Aufgabe. Sehr wichtig | ist dann natürlich auch der Bericht, der von den Schweiz. Commissären in Betreff der Alpenbahnfrage erstattet wird. *Wirken Sie doch bei Hrn. Stähelin ein, daß er sich bei dieser Berichterstattung auf die Höhe der Aufgabe stelle*. → Nr. 65, 66

An Hrn. v. Roggenbach werde ich morgen schreiben, da ich mit Ihnen einverstanden bin, daß bei der gegenwärtigen Situation an ihn gelangt werden muß. Ich weiß nicht, welche Worte ich dabei gebrauchen soll. Die Wahrheit zu sagen – *schäme* ich mich! Es gibt ein Studentenlied, folgendermaßen lautend: → Franz von Roggenbach

Wer Äpfel schnitzt & sie nicht ißt,
Beim Mädchen sitzt & es nicht küßt,
Beim heurgen Wein & schenkt nicht ein,
der muß ein wahrer – Schafskopf sein!

Es scheint mir, es könnte ein neuer analoger Vers hinzugefügt werden, welcher das jüngste Benehmen des Bundesrathes | in der Alpenbahnangelegenheit zum Gegenstande hätte!⁶

Leben Sie wohl & seien Sie herzlich begrüßt von Ihrem Ihnen in freundschaftlicher Hochachtung ergebenen

DrAEscher.
Zürich 4. März 1865

1 Notiz oben an der Seite von der Hand Stehlins: «dn 6^t Mertz beantwortet». Darunter Notiz von fremder Hand: «1865».

2 Brief nicht ermittelt.

3 Beilage nicht ermittelt.

4 August Stähelin-Brunner (1812–1886), Grossrat und Ständerat (BS), Verwaltungsrat der → SCB und der Basler Handelsbank.

5 Stähelin war nebst Nationalrat → Joachim Heer und dem Schweizer Generalkonsul in Leipzig, Hans Caspar Hirzel-Lampe (1798–1866), vom Bundesrat zum Bevollmächtigten für die Unterhandlungen über einen Handelsvertrag mit dem Deutschen Zollverein ernannt worden. Vgl. Aus den Verhandlungen des schweiz. Bundesrathes (vom 6. Februar 1865), in: BBl 1865 I, S. 139. – Der vom Handels- und Zolldepartement verfasste Entwurf der Instruktionen zu den Verhandlungen mit dem Zollverein wurde vom Bundesrat am 1. März 1865 genehmigt. Vgl. Prot. BR, 1. März 1865.

6 Escher äusserte gegenüber Dubs die Hoffnung, der Bundesrat werde von der «günstigen Situation» in der Alpenbahnfrage in den deutschen Staaten profitieren, um einen Alpenbahnartikel im Handelsvertrag zu integrieren. → Nr. 66. – Der Bundesrat sprach sich am 1. März 1865 gegen die Aufnahme eines Alpenbahnartikels in den Handelsvertrag zwischen der Schweiz und dem Deutschen Zollverein aus, revidierte diese Ansicht aber am 31. März 1865. → Nr. 65 (Kommentar); → S. 195.

Das sind im Allgemeinen die Äußerungen des Herrn Stämpfli, die ich Ihnen ganz confidentiell | mittheile. Nächster Tage werde ich mit dem preußischen Gesandten eine Unterredung über denselben Gegenstand haben. Er ist ein Mann der viel darauf hält etwas bemerkenswerthes zu thun, läßt sich aber leicht leiten. Deßhalb ist es doppelt nöthig daß man ihn sofort in unser Interesse ziehe. Wenn Sie mir mit einigen Worten das Ergebnis der letzten Comitesitzung berichten wollten wäre ich Ihnen sehr verbunden.

→ Maximilian Heinrich von Roeder

→ Nr. 76

Hochachtungsvoll

Welti
20. Juni 1867.

- 1 10 Tage vor diesem Brief schreibt Welti an Escher, es sei ihm «trotz wiederholten Versuches» nicht möglich gewesen, die «gewünschte Besprechung» mit Stämpfli zu halten. Brief Emil Welti an Escher, 10. Juni 1867 (BAR J I.2).
- 2 Stämpfli demissionierte am 7. Juni 1866 aus dem engeren Ausschuss der Gotthardvereinigung. Er war den Sitzungen dieses Gremiums oft ferngeblieben und gleichzeitig Mitglied eines Grimselkomitees. → S. 197–198.

76 Brief von Alfred Escher an Emil Welti Freitag, 21. Juni 1867

Hochgeachteter Herr Bundesrath!

Empfangen Sie vor allem meinen besten Dank für die Mittheilungen betreffend die Alpenbahnfrage, welche Sie an mich gelangen zu lassen die Güte hatten. Es gereicht mir, wie ich es Ihnen schon letzthin mündlich zu sagen die Ehre hatte, zu großer Ermuthigung, wahrzunehmen, wie auch Sie von der eminenten Bedeutung dieser Frage für die Zukunft unsers Vaterlandes durchdrungen & wie Sie bereit sind, in Ihrer einflußreichen Stellung zu einer glücklichen Lösung derselben beizutragen, unbekümmert um die Anfechtungen jeglicher Art, welchen diejenigen unausweichlich ausgesetzt sind, die sich die Anstrengung großer Ziele zur Lebensaufgabe machen.

→ Nr. 75

Ich habe dem Gotthard-Ausschusse das Programm, wie wir es letzthin in Bern zusammen besprachen, mitgetheilt & es hat der Ausschuß beschlossen, etwa in der zweiten oder dritten Woche der Bundesversammlung eine Sitzung zu halten, um dasselbe zu discutiren. Es schien | mir, das Programm sei im Ganzen günstig aufgenommen worden.¹ Die Mitglieder wollten sich aber während der ersten Wochen der Bundesversammlung noch besser orientiren, mit befreundeten Mitgliedern des Bundesrathes, vielleicht auch des National- & Ständerathes Rücksprache nehmen u.s.f. Es wird also der Gotthard-ausschuß nicht definitiv berathen & noch weniger irgend welche Schritte thun, bevor ich neuerdings das Vergnügen gehabt haben werde, die Angelegenheit mit Ihnen zu besprechen.

Meine Ansichten sind immer die gleichen, welche ich Ihnen bei unsern letzten Unterredungen darzubringen die Ehre hatte. Die Gotthardvereinigung hat, wie ich glaube, anerkennenswerthe Resultate zu Tage gefördert. Sie hat das Gotthardproject vom technischen, commerziellen & militärischen Standpunkte aus in gründlicher Weise beleuch-

Alpenbahnstudien → S. 194

tet & ihm dadurch in der öffentlichen Meinung einen Boden geschaffen, den es früher auch nicht von ferne besaß. Sie hat ferner bei den beteiligten Cantonen & Eisenbahngesellschaften Subventionen im Betrage von 15,050,000 Fracs.² erhältlich gemacht. Sie hat endlich – es darf dieß, ohne dem Vorwurfe der Selbstüberhebung zu verfallen, gesagt werden – wohl nicht am wenigsten dazu beigetragen, daß das Italienische Ministerium | sich vor einem Jahre für das Gotthardproject aussprach³ & daß Preußen ungefähr gleichzeitig eine Conferenz von deutschen Staaten nach Berlin einberufen zu wollen erklärte⁴, um die Subventionirung einer Alpenbahn auf Schweizerischem Boden zum Gegenstande gemeinsamer Verhandlungen zu machen. Wenn nun aber jetzt, nachdem die mittlerweile eingetretenen kriegerischen Ereignisse⁵ die Alpenbahnangelegenheit in Stocken gebracht hatten, dieselbe wieder in Fluß gebracht & zu diesem Ende hin vor allem weitere Verhandlungen mit Preußen & Italien gepflogen werden sollen, so kann ich mich dem Eindrucke nicht entziehen, daß nun mehr der Bundesrath handelnd auftreten sollte. Abgesehen davon, daß bei dem Stadium, zu welchem die Alpenbahnfrage gegenwärtig gediehen ist, eine derartige Stellung des Bundesrathes durch die Natur der Sache angezeigt zu sein scheint, darf überdieß nicht außer Acht gelassen werden, daß die Schweiz jetzt in Preußen & Italien eine förmliche diplomatische Vertretung hat⁶ & daß im zweiten Semester dieses Jahres Handelsverträge mit Preußen, bez. weise dem deutschen Zollvereine & mit Italien abgeschlossen werden sollen⁷, deren naher Zusammenhang mit der Frage der Erbauung einer Alpenbahn auf Schweizerischem Boden in die Augen springt. | Ich habe auch das instinctive Gefühl, daß Preußen gegenwärtig geneigt sein dürfte, sich der Schweiz gegenüber zuvorkommend zu benehmen & eine solche günstige Stimmung nicht für die Förderung des großen nationalen Werkes einer Schweizerischen Alpenbahn zu verwerthen, würde mir – kurz gesagt – als eine Ungeschicklichkeit erscheinen! Würde nun der Bundesrath, indem er unter den obwaltenden Conjunctionen die Alpenbahnfrage in die Hand nähme, Preußen & Italien gegenüber nicht von der Subventionirung des Gotthardprojectes, sondern von gemeinsamer Unterstützung *einer* Alpenbahn auf Schweizerischem Boden sprechen, so dürfte vom bundesrechtlich-politischen Standpunkte aus gegen ein derartiges Vorgehen des Bundesrathes nichts, aber auch wirklich gar nichts einzuwenden sein & das Gotthardproject gleichwohl das concrete Product der allgemeiner gehaltenen Formel werden.

Die Ansicht, die Sie bei unserer letzten Unterredung aussprachen, daß nämlich ein Vorgehen in Sachen auf den Zeitpunkt unmittelbar nach der bevorstehenden Bundesversammlung⁸ zu verschieben sein dürfte, theile ich auch jetzt noch vollkommen. In der Zwischenzeit sollte das Thema, wie mir scheinen will, nur mit der größten Vorsicht besprochen werden. Die einschlägigen bisherigen | Verhandlungen des Gotthardausschusses wurden ausdrücklich als ganz confidentielle bezeichnet & ich zweifle nicht daran, daß die Mitglieder sich demgemäß benehmen werden. Eine wichtige Frage wird auch *die* sein, ob der Gotthard Ausschuß die Angelegenheit wieder beim Bundesrathe in Anregung bringen solle oder ob es angezeigter schein, daß der Bundesrath die Frage von sich aus aufnehme. Auch hierüber werde ich nun ja bald Gelegenheit finden mündliche Rücksprache mit Ihnen zu nehmen.

Die Mittheilungen, welche Sie mir über das Ergebniß Ihrer Unterredung mit Herrn Stämpfli zu machen die Gefälligkeit hatten, veranlassen mich noch, Einen Punct hier zu

→ S. 193–194

→ Jakob Stämpfli

berühren & mich mit voller Offenheit über denselben gegen Sie auszusprechen. Es wird mir oft eingewandt, daß Hr. *Stämpfli*⁹ & andere Parteigänger einer «Einmischung» des Bundes in die Alpenbahnfrage diese Einmischung lediglich oder wesentlich als Mittel benutzen wollen, um zur *Centralisation des Eisenbahnwesens*¹⁰ in den Händen des Bundes zu gelangen. Ich will dieß zwar nicht glauben & es ist augenscheinlich, daß aus einer etwelchem Unterstützung, welche der Bund einer Alpenbahn als einem kolossalen, die Kräfte der Cantone übersteigenden | Werke zu Theil werden läßt, die Centralisation des Eisenbahnwesens ebenso wenig folgt, als die Beihülfe, welche der Bund bei der Herstellung von Alpenstraßen leistete¹¹, die Centralisation des Straßenwesens mit logischer Nothwendigkeit nach sich gezogen hat. Gleichwohl wäre ich Ihnen sehr verbunden, wenn Sie mich hierüber zu beruhigen die Güte hätten: denn, wie sehr mir auch die Verwirklichung des Gotthardprojectes am Herzen liegt, so würde ich sie gleichwohl durch die Centralisation der Eisenbahnen in den Händen des Bundes für zu theuer erkaufte erachten! Gewiß richte ich keine Fehlbitte an Sie, wenn ich Sie ersuche, mir betreffend diesen Punct einige aufklärende Zeilen zukommen lassen zu wollen.

Genehmigen Sie, hochverehrter Herr Bundesrath, die Versicherung vorzüglicher Hochachtung von

Ihrem ergebenen

DrAEscher
Zürich
21. Juni 1867

- 1 An der Sitzung des engeren Ausschusses der Gotthardvereinigung am 18. Juni 1867 in Olten legte Escher ein Programm vor, in dem er das Verfahren aufzeigte, welches seiner Ansicht nach in Anbetracht des bereits erreichten Stadiums des Gotthardprojekts zur weiteren Förderung des Projekts angewendet werden sollte. Weiter informierte Escher über ein Schreiben des badischen Aussenministers Rudolf von Frey-dorf an Georg Stoll, Direktor der → NOB, wonach sich Preussen derzeit wenig geneigt zu Unterhandlungen mit der Gotthardvereinigung zeigte und statt dessen den Gedanken einer provisorischen Überschiebung ins Spiel brachte. Vgl. Prot. Ausschuss Gotthardvereinigung, 18. Juni 1867; Jung, Escher, S. 573; → Nr. 86.
- 2 Auf der Basis eines 1865 aufgestellten Finanzplans waren in der Schweiz Zusagen für diese Gesamtsumme gemacht worden. → S. 195.
- 3 Eine von Stefano Jacini, Minister für öffentliche Arbeiten des Königreichs Italien, initiierte Alpenbahnkommission stellte in ihrem im Februar 1866 präsentierten Bericht den Gotthard an die erste Stelle der Alpenbahnprojekte. → S. 196.
- 4 Preussen hatte sich auf Anfrage Badens zur Organisation einer Konferenz in der Frage der Subvention einer Gotthardbahn bereit erklärt und zu diesem Zweck im Februar und März 1866 auch bereits verschiedene deutsche Staaten angefragt. → S. 196.
- 5 1866 war der Deutsche Krieg im Gange (auch Preussisch-Österreichischer Krieg). → S. 198.
- 6 Der Gesandtschaftsposten in Florenz war 1860 provisorisch eingerichtet worden; seit 1864 wurde er regulär von → Giovanni Battista Pioda als ausserordentlichem Gesandten und bevollmächtigtem Minister versehen. Im April 1867 beschloss der Bundesrat die Errichtung eines ordentlichen Gesandtenpostens in Berlin und ernannte → Joachim Heer zum ausserordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister. Vgl. Allematt, Diplomatie, S. 46–71.
- 7 Die jeweiligen Verhandlungen mit dem Deutschen Zollverein und Italien fanden erst im Frühjahr 1868 statt. → S. 199–200.
- 8 Die ordentliche Sommersession der eidg. Räte wurde am 1. Juli 1867 eröffnet und dauerte bis am 25. Juli. Vgl. Aus den Verhandlungen der schweiz. Bundesversammlung, in: BBl 1867 II, S. 363; Aus den Verhandlungen der schweiz. Bundesversammlung, in: BBl 1867 II, S. 476.
- 9 Hervorhebung im Original mittels rosa Unterstreichung vermutlich durch Empfänger.

- 10 Hervorhebung im Original mittels rosa Unterstreichung vermutlich durch Empfänger.
- 11 Die Bundesversammlung verhandelte 1861 und 1862 über Bundesbeiträge an die Erstellung der Furka-, der Oberalp- und der Axenstrasse. Welti – damals Ständerat – gehörte in seiner Kammer zu der Kommissionmehrheit, welche sich dafür aussprach, die maximal festgesetzte Subventionssumme beizutragen. Vgl. Bericht der Mehrheit der ständeräthlichen Kommission, betreffend die Erstellung der Furka-, Oberalp- und Axenstrasse und die Vervollständigung des bündnerischen Straßennetzes (vom 7. Februar 1862), in: BBl 1862 I, S. 520–523.

77 Brief von Emil Welti an Alfred Escher

Dienstag, 25. Juni 1867

Hochgeehrter Herr

→ Nr. 76

Was Sie in Ihrem Schreiben über das weitere Vorgehen in der Gotthardfrage aussprechen stimmt mit meinen Ansichten völlig überein. Bei der nahen Möglichkeit mündlicher Rücksprache enthalte ich mich auf einzelne Punkte näher einzugehen u. erlaube mir lediglich einige Bemerkungen zu Ihrer letzten Frage. Die Gefahr der Übernahme der Eisenbahnen | durch den Bund war nach meiner festen Überzeugung nie so groß als man vielfach glaubte. Es hat sich zur Zeit der Stämpfli'schen Broschüre¹ nicht eine einzige *maßgebende* Persönlichkeit dafür ausgesprochen. H. Stämpfli selbst erklärte, wie ich zuverlässig weiß, daß er sich in seiner Voraussetzung getäuscht habe u. seine Idee aufgebe weil sie offenbar keinen Anklang finde. Was er jetzt darüber denkt u. welche Absichten er mit der «Einmischung» des Bundes verbindet weiß ich allerdings nicht, aber so viel ist sicher daß | ein neuer Versuch der Centralisation in den Händen des Bundes heute keinen beßern Erfolg hätte als damals. Jedenfalls darf die Möglichkeit einer solchen Absicht den Bund nicht hindern sich an einem Werke zu beteiligen das ohne seine Mitwirkung, ich bin deßen überzeugt, nicht zu Stande kommt.

→ Jakob Stämpfli

Mit vorzüglicher Hochachtung
Ihr ergebenster

Welti
Bern den 25. Juni 1867.

1 Im Dezember 1862 veröffentlichte der damalige Bundespräsident Stämpfli eine Denkschrift mit dem Titel «Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen», in der er sich für die Übernahme sowohl der bestehenden als auch der im Bau befindlichen schweizerischen Eisenbahnen durch den Bund aussprach. Vgl. Stämpfli, Rückkauf; Jung, Escher, S. 394–402; → Nr. 51 (Kommentar).

78 Brief von Emil Welti an Alfred Escher

Mittwoch, 21. August 1867

Hochgeehrter Herr

→ Karl Schenk

Beifolgende Abschrift¹ enthält den Wortlaut des Antrages des Departementes des Innern.² Wie Sie sehen gieng Herr Schenk auf meine Bemerkungen nicht ein; ich werde dieselben in der Sitzung wieder zur Geltung bringen.³ Wie mir Herr Knüsel⁴ sagt ist

168 Brief (Entwurf) von Alfred Escher an den Stadtrat Lugano
 Dienstag, 2. Januar 1872

Zurich, le 2 Janvier 1872.

Monsieur le Syndic et Messieurs les Membres
 de la Municipalité de la Ville de Lugano
Lugano.

Très-honoré Monsieur le Syndic
 Très-honorés Messieurs

→ Nr. 166

J'ai été très sensible à la lettre que Vous avez bien voulu m'adresser le 18 Décembre dernier, pour me faire part de la décision en vertu de laquelle l'Assemblée Communale de la Ville de Lugano m'a fait l'honneur de me conférer, à l'unanimité, le droit de Cité de Lugano. Néanmoins, j'ai cru devoir attendre, pour y répondre, d'avoir reçu le diplôme que Vous m'annonciez. Aujourd'hui que ce document est entre mes mains, ainsi que votre estimée lettre¹ du 29 Décembre qui l'accompagnait, je ne veux pas tarder davantage à Vous exprimer les sentiments de vive reconnaissance que j'éprouve pour la distinction dont la Ville de Lugano a bien voulu m'honorer, et mes sincères remerciements pour les témoignages flatteurs dont Elle a entouré cette marque de sympathie pour ma personne et pour le but que je n'ai cessé de poursuivre.

Dans ma lettre² du 25 Novembre dernier, j'ai déjà fait ressortir les heureux effets que j'attends, pour le Canton du Tessin, de l'exécution du réseau de lignes ferrées du S. Gotthard, et j'en ai témoigné la vive satisfaction que j'en ressens.

En ce qui concerne plus particulièrement la Ville de Lugano, il est évident qu'elle doit attacher la plus grande importance à être reliée aussitôt que possible avec les Chemins de fer Italiens³ et, en outre, à ce que la ligne du Monte-Cenero⁴ se fasse, ligne qui unira Lugano de la manière la plus convenable avec la partie septentrionale du Canton du Tessin et avec le S. Gotthard. Quoique le Traité international | contienne déjà à cet égard, des dispositions propres à Vous tranquilliser complètement, je tiens néanmoins à Vous déclarer à cette occasion que je ferai dans ma nouvelle position⁵ tout ce qui dépendra de moi pour assurer l'exécution ponctuelle et loyale de ces dispositions, heureux de pouvoir procurer ainsi à la Ville de Lugano combien je suis reconnaissant de l'honneur qu'elle m'a fait en m'admettant au nombre de ses citoyens.

Quant à l'offre contenue dans Votre honorée missive du 18 Décembre dernier, de Vous mettre à la disposition de la Direction de la Société du S. Gotthard pour tout ce qui peut faciliter sa tâche, je Vous en remercie préalablement et je ne manquerai pas d'en faire part à la Direction susnommée qui, le cas échéant, profitera certainement avec plaisir des dispositions favorables que Vous voulez lui exprimer.

Agréez, très honorés Messieurs⁶ et chers concitoyens, les sentiments de ma considération la plus distinguée.

1 Vgl. Brief Stadtrat Lugano an Escher, 29. Dezember 1871 (BAR J I.67-8).

2 Vgl. Brief Escher an Stadtrat Lugano, 25. November 1871 (StAr Lugano 449/29).

- 3 Die Strecke Lugano–Chiasso sollte gemäss Staatsvertrag von 1869 drei Jahre nach Konstituierung der die Gotthardbahn bauenden Gesellschaft fertiggestellt werden. Auf denselben Zeitpunkt musste Italien eine Anschlussbahn nach Chiasso in Betrieb setzen. Vgl. Staatsvertrag Gotthardbahn 1869, Art. 3.
- 4 Die im Staatsvertrag von 1869 vorgesehene Linie von Bellinzona bzw. Giubiasco nach Lugano über den Monte Ceneri sollte die Verbindung zwischen dem nördlichen und dem südlichen Teil des Kantons Tessin sicherstellen. Aus Kostengründen beschloss die Gotthardkonferenz im Juni 1877, auf den Bau dieser Zufahrtsstrecke zum Gotthard vorerst zu verzichten. Ein am 16. Juni 1879 abgeschlossenes Spezialabkommen zwischen der Schweiz und dem Königreich Italien ermöglichte die Finanzierung der Ceneri-Linie, so dass diese am 10. April 1882 dem Betrieb übergeben werden konnte. Vgl. Staatsvertrag Gotthardbahn 1869, Art. 1, 3; Geschäftsbericht GB 1879, S. 10–11; Geschäftsbericht GB 1882, S. 7–8; Conférences internationales 1877, Protocole final, 12. Juni 1877 (S. 70); Vertrag zwischen der Schweiz und Italien, betreffend die Monte Ceneri-Eisenbahn (vom 16. Juni 1879), in: BBl 1879 III, S. 60–64; Weissenbach, Eisenbahnwesen, S. 68–69.
- 5 Am 6. Dezember 1871 wählte der Verwaltungsrat der GB Escher zum Präsidenten der Direktion. → S. 209–210.
- 6 Sofortige Korrektur, zuvor: «Monsieur le Syndic et très honorés Messieurs».

169 Brief von Jean-Daniel Colladon an Alfred Escher

Montag, 22. Januar 1872

à Monsieur Escher

Administrateur du chemin de fer du Gothard

Berne

Genève 22. Janvier 1872.

Très honoré Monsieur.

J'ai l'honneur de solliciter votre bienveillant accueil en faveur d'un habile et expérimenté entrepreneur de travaux de chemins de fer et de Tunnels, Monsieur Louis Favre → Louis Favre du Canton de Genève qui a fait de nombreuses entreprises de ce genre en Suisse et en France¹ et les a menées à bien comme bonne exécution et Célérité. Monsieur Favre pourra vous donner à ce Sujet tous les renseignements que vous pourrez désirer.

Veillez Agréer l'expression de Mes Sentimens de bien haute Considération.

Votre respectueux Serviteur

Daniel Colladon.

Je remets à Monsieur Favre une photographie d'une pompe de Compression d'Air → Nr. 172 d'un nouveau Système qui a de nombreux avantages sur les autres Systèmes et je vous prie de vouloir bien agréer l'envoi de ce dessin.

1 Beispielhaft: Arbeiten für die Gesellschaft Paris–Lyon an der Strecke nach Charenton (1846–1851), an der Ougney-Linie mit einem Tunnel in Mergelgestein (1855), Arbeiten an den Tunneln von Grandvaux und La Cornallaz (Chexbres) an der Linie Lausanne–Freiburg (1858–1860) sowie am Creuzot-Tunnel in Frankreich. Vgl. HLS online, Favre Louis (7. Mai 2007); Moeschlin, Gotthard, S. 335–336; Wägli, Favre, S. 17–30.

192 Brief von Alfred Escher an Johann Jakob Tschudi

Freitag, 5. März 1875

Zürich 5 März 1875.

Mein theurer Freund!

Seit ich Dir geschrieben habe, ist Gerwig von der Stelle eines Oberingenieurs der Gotthardbahn zurückgetreten. Wenn ich Dir sage, daß ich es hauptsächlich war, der auf die Lösung des Verhältnisses von Gerwig zu der Gotthardbahn hingewirkt hat & wenn Du hinwieder die freundschaftlichen Beziehungen in's Auge fassst, welche zwischen Gerwig's & meiner Familie bestehen¹, so kannst Du Dir denken, *was ich in den letzten Wochen durchzumachen hatte!* Mein angelegentlichstes Bestreben muß nun darauf hingegerichtet sein, einen neuen Oberingenieur der Gotthardbahn zu finden, welcher den sämtlichen Anforderungen, die an dieses hochwichtige Amt | gestellt werden müssen, vollkommen entspricht. Es ist dieß kein leichtes Stück Arbeit & ich kann Dir sagen, daß, seit ich im öffentlichen Leben thätig bin, das Gefühl meiner Verantwortlichkeit vielleicht noch nie so schwer auf mir gelastet hat, wie dieß in dem gegenwärtigen Augenblicke der Fall ist. Ich zähle in dieser schwierigen Situation darauf, daß meine erprobten Freunde, so viel sie können, dazu helfen werden, sie mir zu erleichtern, & so rechne ich denn *vor allem* auch darauf, daß *Du* mir zu diesem Ende hin deine freundliche Handbietung nicht versagen werdest. Du hast mir ja bereits durch die Informationen, die Du über Lott² eingelesen, durch Deine Mittheilungen betreffend Rhiza³ u.s.f. verdankenswerthe Beweise Deiner Dienstbereitschaft gegeben. Gewiß wirst Du mir, nachdem nunmehr Gerwig zurückgetreten ist & | es sich jetzt um die Besetzung der Oberingenieurstelle der Gotthardbahn handelt, nicht minder freundlich & kräftig an die Hand gehen.

Für die eben genannte Stelle sind mir unter andern auch drei in Wien sich aufhaltende Männer vorgeschlagen worden, nämlich 1.) von Nördlinger⁴, Hofrath, Generaldirector der Theißbahn, ehemals Oberingenieur der Orleansbahn; 2.) Hellwag⁵, Baudirector der Österreichischen Nordwestbahn, & 3.) von Prangen⁶, der Zeit technischer Consulent der Uni[o]nbank in Wien. Wenn Du Gelegenheit hast, an kompetenter & unbefangener Stelle Erkundigungen über die *Befähigung* dieser drei Männer für die Bekleidung der Oberingenieurstelle der Gotthardbahn einzuziehen, so werde ich Dir sehr dankbar sein. Vor allem aber wünschte ich von Dir Aufschluß über ihre *Integrität* zu erhalten.⁷ Du weißt besser als ich, wie schwer dieser Punct in's Gewicht | fällt & wie scharf er namentlich bei Ingenieuren, die in Österreich thätig sind, in's Auge zu fassen ist. Sodann erbitte ich mir noch über einen weitem Punct Auskunft von Dir. Ich höre, daß Nördlinger zum Chef des Eisenbahncommissariates beim Österr. Handelsministerium ernannt worden sei. Ist dieß wirklich der Fall &, wenn ja, *ist anzunehmen, daß er diese Stelle schon wieder aufgeben könnte, um Oberingenieur der Gotthardbahn zu werden?*⁸ Vielleicht könntest Du mir auch sagen, ob bei Hellwag & Prangen Verhältnisse vorwalten, welche es als *unwahrscheinlich* erscheinen lassen, daß sie ihre gegenwärtige Stellung mit derjenigen des Oberingenieurs der Gotthardbahn vertauschen würden.

Gerne schreibe ich Dir noch vieles & namentlich auch Heiteres. Ich bin aber ganz erfüllt von dem Thema, welches den Hauptinhalt dieses Briefes bildet. Ich schließe daher, indem ich Dich noch angelegentlich bitte, mir auf meine Fragen *möglichst beförder-*

→ Robert Gerwig

→ S. 391

→ Konrad Wilhelm Hellwag

liche Antwort geben zu wollen & indem ich Dich herzlich umarme als Dein alter treuer Freund

A.E.

- 1 Das Ehepaar Gerwig wohnte in der Nähe von Eschers Belvoir und war hier häufig zu Gast. Zwischen dem Direktionspräsidenten der Gotthardbahn und dem Oberingenieur entwickelte sich eine persönliche Freundschaft. Gerwigs Ehefrau Caroline (Lina) kümmerte sich zeitweise um Eschers Tochter Lydia. Als es zu Meinungsverschiedenheiten zwischen der Direktion und dem Oberingenieur kam, brachen die Besuche im Belvoir ab. Lina Gerwig besuchte jedoch Escher noch kurz vor seinem Tod auf sein Verlangen hin. Vgl. Ausführungen von Ulrich Kollbrunner (ZB NL Gagliardi, Dossier 61); Kuntzemüller, Gerwig, S. 155, 265–267; → Nr. 174.
- 2 Julius Lott (1836–1883), österreichischer Ingenieur, Bauleiter der ungarischen Ostbahn. – Escher hatte sich offenbar bereits im Januar 1875 nach Lott erkundigt. Tschudis Gesprächspartner hielten Lott aber für zu jung für die verantwortungsvolle Aufgabe. → Carl Feer-Herzog wurde gar beschieden, «daß dieser Lott aber gar nichts nütze sei». Allerdings wurde Lott kurz darauf vom neuen Generaldirektor des österreichischen Eisenbahnwesens, Wilhelm von Nördling, zum Vorstand der Direktion für Staatseisenbahnbauten berufen und machte sich in der Folge beim Bau der Arlbergbahn sehr verdient. Brief Carl Feer-Herzog an Escher, 23. März 1875 (SBB Historic VGB_GB_SBBGB01_061). Vgl. Brief Johann Jakob Tschudi an Escher, 23. Januar 1875 (SBB Historic VGB_GB_SBBGB01_061); NDB XV, S. 244.
- 3 Gemeint ist Franz Ržiha (1831–1897), in Österreich-Ungarn und im Deutschen Reich tätiger Ingenieur und Eisenbahnunternehmer; gilt mit seinem 1871 erschienenen «Lehrbuch der gesammten Tunnelbaukunst» als Begründer der wissenschaftlichen Disziplin des Tunnelbaus. – Tschudi hatte Escher Ržihas Aussage rapportiert, die am Gotthardtunnel angewandte Bauweise mittels Firststollen werde → Louis Favre in den Ruin treiben. Vgl. Brief Johann Jakob Tschudi an Escher, 23. Januar 1875 (SBB Historic VGB_GB_SBBGB01_061).
- 4 Wilhelm von Nördling (1821–1908), deutscher Ingenieur, Generaldirektor der ungarischen Theissbahn, war eben zum Generaldirektor des österreichischen Eisenbahnwesens ernannt worden. – «Nördlinger ist ein ausgezeichneter Fachmann u. ein durchaus ehrlicher vertrauenswerther Mann, aber derart *arrogant, hochfahrend* u. *unverträglich*, daß Du gewiß keine sechs Monate mit ihm auskommen würdest.» Brief Johann Jakob Tschudi an Escher, 9. März 1875 (SBB Historic VGB_GB_SBBGB01_061).
- 5 «*Hellwag* [...] ein Mann der strengsten Rechtlichkeit u. zugleich ein *hervorragender* Fachmann; er soll sehr strenge gegen sich selbst u. gegen die ihm untergebenen Ingenieure aber *nie ungerecht* sein. Er ist sehr beliebt u. in den Reihen seiner Fachgenossen hochgeschätzt. Man versicherte mir daß wenn es dem Verwaltungsrathe der Gotthardtahn gelingen würde Hellwag zu gewinnen, sie gar keine bessere Acquisition machen könnte. Nur ist die Frage ob Hellwag sich entschließen würde, die Stelle anzunehmen, denn er steht für hier gut, wenn auch nicht brillant, u. ist für den hiesigen Aufenthalt *sehr* eingenommen.» Brief Johann Jakob Tschudi an Escher, 9. März 1875 (SBB Historic VGB_GB_SBBGB01_061).
- 6 Wilhelm von Prangen (1828–1885), in Österreich-Ungarn tätiger Eisenbahningenieur aus Schleswig-Holstein, zuvor Ingenieur bei der → SCB. – « [V]on *Prangen* kann durchaus nicht in Frage kommen; er soll nach seinen Befähigungen *in keiner Weise geeignet* sein eine so hervorragende Stellung zu versehen. Fachmänner hier wunderten sich sogar sehr, daß er überhaupt nur genannt wurde.» Brief Johann Jakob Tschudi an Escher, 9. März 1875 (SBB Historic VGB_GB_SBBGB01_061).
- 7 Ein Gewährsmann Feer-Herzogs meinte diesbezüglich über Hellwag: «Was seine Integrität anbetreffe, so könne er nicht annehmen daß er irgend wie mit den Bauunternehmern der Nordwestbahn unter einer Decke gesteckt habe. Er hätte sich von diesen, Gebrüder v. Klein (wovon einer Mitglied des Verw. Rathes), nicht in Frieden getrennt.» Brief Carl Feer-Herzog an Escher, 23. März 1875 (SBB Historic VGB_GB_SBBGB01_061). → Nr. 374 (Kommentar).
- 8 Tschudi bestätigte Escher die Ernennung Nördlings, berichtete aber von Intrigen, welche den Stellenantritt unwahrscheinlich machen würden. Trotzdem bezweifelte er, dass sich Nördling für die GB anwerben liesse. Vgl. Brief Johann Jakob Tschudi an Escher, 9. März 1875 (SBB Historic VGB_GB_SBBGB01_061).

- 1 Bernhard Hammer (1822–1907), Bundesrat (SO), ausserordentlicher Gesandter und bevollmächtigter Minister der Schweiz in Berlin. → Nr. 216 (Kommentar).
- 2 Rudolph (von) Delbrück (1817–1903), Staatsminister ohne Geschäftsbereich des Königreichs Preussen und Präsident des Reichskanzleramts des Deutschen Reichs.
- 3 Vgl. Schreiben Bernhard Hammer an Emil Welti, 16. April 1876, in: DDS III, S. 200–202.

226 Brief von Alfred Escher an Johann Heinrich Fierz

Montag (Ostermontag), 17. April 1876

Zürich 17. April 1876.

Hochverehrter Herr & Freund!

Herzlichen Dank für die 3 interessanten Schreiben, welche Sie mir von Rom aus zukommen ließen.¹ Einigen unserer nähern Freunde, denen ich sie zeigte (Welti, Stoll²), sagte ich: «Es ist eben unser Herr Fierz! Kein anderer würde sich die Sache so angelegen sein lassen!» → Emil Welti

Ich glaube Ihnen zu Ihrem weitem Behelfe einige Mittheilungen machen zu sollen, zu denen mir Ihre Schreiben Veranlassung geben.

1. Maraini bemerkte, man hätte den Bau der Linie Lugano–Chiasso der Mailändergruppe Tatti³ übertragen sollen: statt dessen habe man ihr nicht einmal geantwortet. Dieß ist unrichtig. Man hat ihr geantwortet. | Sie forderte aber erheblich mehr als die Submittenten, denen die Bauten zugeschlagen wurden. Ein grosser Theil der letztern gehörte der Italienischen Nationalität an. Die Gruppe Tatti wollte sich überdieß nicht verpflichten, die Linie Lugano–Chiasso bis 6. Dezember 1874 zu vollenden.⁴ Wäre die Linie aber nicht mit diesem Tage dem Betriebe übergeben worden, so hätte die Gesellschaft die Tessin'sche Subvention von 3 Millionen Franken verloren!⁵ → Clemente Maraini

2. Für den großen Tunnel waren die Offerten Grattoni's⁶ in 3 Richtungen ungünstiger als diejenigen Favre's. Für's erste verlangte G. c^a. 12 Millionen Franken mehr. Sodann wollte G. nur eine viel geringere Caution als F. leisten. Und endlich wollte G. nur die Verpflichtung eingehen, den | großen Tunnel binnen 9 Jahren zu vollenden, während F. die Fertigstellung binnen 8 Jahren übernahm. Es wurde übrigens G. vorbehalten, zur Hälfte in den Favre'schen Vertrag einzutreten, er machte jedoch hievon keinen Gebrauch.⁷ → Louis Favre

3. Ich hoffe mit Maraini, daß der Hellwag'sche Kostenvoranschlag⁸ sich reduzieren lasse. Bekanntlich hat der Bundesrath, & zwar namentlich auch auf mein Betreiben hin, eine Untersuchung des Kostenvoranschlages durch Fachmänner angeordnet & überdieß die Anregung gemacht, daß die subventionierenden Staaten nachher noch von sich aus eine solche Prüfung durch sachverständige Vertrauensmänner veranstalten. → Konrad Wilhelm Hellwag

4. Aus dem Capitel der Kostenüberschreitungen bei andern großen Unternehmungen der Neuzeit verdient | hervorgehoben zu werden, daß der SuezCanal das doppelte der Summe gekostet hat, zu der er veranschlagt war.⁹ → S. 392–393

5. Wenn Hr. Melegari¹⁰ sagte, man hätte am wenigsten von der Schweiz einen so unzulänglichen Kostenvoranschlag erwartet, so übersieht er, daß der Kostenvoranschlag, auf welchem die Unternehmung der Gotthardbahn beruht, nicht von der Schweiz allein, sondern von der internationalen Conferenz, beziehungsweise den Technikern

derselben, somit von den Vertretern des Norddeutschen Bundes, Baden's, Württemberg's, Italien's & der Schweiz, aufgestellt worden ist, wie sich dieß in dem Ihnen mitgetheilten Schreiben der Direction der G.B. an den Bundesrath v. 3. März¹¹ abhin des einläßlichen dargelegt findet.

→ Nr. 57 6. Weitere Subventionen in der Schweiz erhältlich zu machen, ist darum außerordentlich | schwierig, weil sogar in Blättern, wie der «Bund», die «Basler Nachrichten» – der Ost- & Westschweizerischen Presse gar nicht zu gedenken – der Satz geradezu als ein Dogma proclamirt wird, der Bund dürfe keinen Rappen für die Gotthardbahn geben. Wir haben einen Artikel in der Bundesverfassung, welcher sagt, der Bund dürfe öffentliche Werke, welche im Interesse der ganzen Schweiz oder eines großen Theiles derselben liegen, unterstützen, falls ihre Ausführung die Kräfte der einzelnen Cantone übersteige.¹² Jeder Unbefangene würde urtheilen, dieser Artikel müsse vor allem auf eine Schweizerische Alpenbahn Anwendung finden. Dem soll aber nicht so sein. Mit diesem Artikel darf man die Lucmanierstraße, weil es eine gewöhnliche Straße ist, die Achereggbrücke u.s.f. unterstützen, bei Leibe aber nicht eine Alpenbahn. Diese Theorie | ist unlogisch & blödsinnig; aber item, sie wird von allen Dächern gepredigt. Wie soll nun aber, wenn die Schweiz als solche gar nichts gibt, von den Cantonen etwas erwartet werden können? Ich hatte gedacht, man könnte sagen: der Bund gibt so viel als die Cantone geben, vielleicht ja 5 & 5 Millionen. Aber die Wetterzeichen sind dagegen. Wenn aber die Schweiz ihre Hand für weitere Subventionen verschließt, wie läßt sich dann annehmen, daß die übrigen beteiligten Staaten sie öffnen werden?

→ Nr. 220 7. Ich höre, daß man sich in Italien, – & zwar speziell die Gruppe Tatti, von welcher schon weiter oben die Rede war – mit [einer/der?] Zufahrtslinie zu dem Gotthard auf Italienischem Gebiete via linkes Ufer des Langensee's (Pino) beschäftige. Es ist dieß ein gutes Zeichen. Auch wird man dadurch Bundesgenossen in Italien gewinnen. Auch der Herzog von Galliera¹³ wird | ein solcher sein. Was nützt ihm die Vergrößerung des Hafens von Genua, wenn die Gotthardbahn stecken bleibt? Ob vielleicht dieser hervorragende Mann sich an die Stelle Menabrea's¹⁴ in den Verwaltungsrath der Gotthardbahn wählen ließe?¹⁵

Ich schließe, damit dieser Brief die Post nicht verfehlt. Empfangen Sie meinen herzlichen Dank für alles, was Sie im Interesse des Gotthard zu thun nicht müde werden, & meine warmen Wünsche für die gänzliche Wiederherstellung Ihrer Gesundheit.

In alter Freundschaft
ganz Ihr

DrAEscher

→ NOB P.S. Noch muss ich Sie nachträglich um eine Vollmacht bitten zur Ausübung | des Stimmrechtes in Ihrem Namen in der Sitzung des Verwaltungsrathes der Creditanstalt v. 15. dss. Mon. Es handelte sich um die Frage, ob die Creditanstalt sich bei dem Anleihen des Comptoir d'éscompte in Paris an die Nordostbahn – der bezügliche Vertrag wird Ihnen in Ihrer Eigenschaft als Mitglied des Verwaltungsrathes der Nordostbahn bereits zugekommen sein – mit $\frac{1}{10}$ beteiligen wolle.¹⁶ Die 9 anwesenden Mitglieder des Verwaltungsrathes waren alle dafür. Nach den Statuten¹⁷ hätten aber, um einen gültigen

Beschluss fassen zu können, 10 Mitglieder anwesend oder vertreten sein sollen. Angesichts dieser Verlegenheit nahm ich mir nun heraus, mich als Ihren Bevollmächtigten zu benehmen. Ich bitte um Indemnitätserklärung durch nachträgliche Übersendung eines Vollmachtscheines.¹⁸

- 1 → Nr. 217, 220. – Eine Notiz auf dem von Escher an Fierz adressierten Brief vom 19. März 1876 deutet darauf hin, dass Fierz wohl am 29. März 1876 einen weiteren Brief an Escher richtete. → Nr. 213.
- 2 Georg Stoll (1818–1904), Verwaltungsrat der GB, Vizepräsident des Verwaltungsrats der → NOB, Direktionsmitglied der Schweizerischen Kreditanstalt.
- 3 Luigi Tatti (1808–1881), Architekt und Ingenieur aus Mailand, Verfasser mehrerer Studien über die Alpenbahnfrage, beteiligt an verschiedenen Eisenbahnbauten in Italien.
- 4 Vgl. Staatsvertrag Gotthardbahn 1869, Art. 3.
- 5 Der Kanton Tessin hatte in seinem Verpflichtungsschein über die Bezahlung der Subventionen für die Erstellung der Alpenbahn vom 16. Mai 1870 den Vorbehalt angebracht, dass die tessinischen Eisenbahnlinien in den vertraglich festgesetzten Fristen «gebaut und in Betrieb gesetzt werden». Botschaft BR Gotthardvertrag 1870, S. 849.
- 6 Severino Grattoni (1815?–1876), italienischer Ingenieur, Verwaltungsratspräsident der Società Italiana di Lavori pubblici; zusammen mit den Ingenieuren Germano Sommeiller (1815–1871) und Sebastian Grandis (1817–1892) führend am Bau des 1871 eröffneten Mont-Cenis-Tunnels beteiligt.
- 7 Zum Verlauf des Vergabungsverfahrens für den Bau des Gotthardtunnels → S. 211. Vgl. Jung, Escher, S. 595–607.
- 8 Vgl. Hellwag, Bericht; → S. 391–392.
- 9 Gemäss der NZZ vom 22. Februar 1876 waren die Kosten für den Bau des Suezkanals ursprünglich auf 200 Mio. Franken veranschlagt worden; tatsächlich habe der Kanal aber mehr als das Doppelte gekostet. Vgl. NZZ, 22. Februar 1876.
- 10 Luigi Amedeo Melegari (1805–1881), Aussenminister des Königreichs Italien.
- 11 Vgl. Direktion GB, Schreiben Finanzlage; → S. 391.
- 12 «Dem Bunde steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Theiles derselben, auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen.» BV 1874, Art. 23.
- 13 Raffaele de Ferrari (1803–1876), Mitglied des italienischen Senats, Mitbegründer verschiedener italienischer und französischer Eisenbahngesellschaften.
- 14 Luigi Federico Menabrea (1809–1896), Mitglied des italienischen Senats, Verwaltungsrat der GB.
- 15 Fierz zweifelte aufgrund des hohen Alters sowie der starken anderweitigen Inanspruchnahme De Ferraris, dass dieser eine Berufung in den Verwaltungsrat der GB annehmen würde. Vgl. Brief Johann Heinrich Fierz an Escher, 26. April 1876 (BAR J I.67-8); Brief Johann Heinrich Fierz an Escher, 30. April 1876 (BAR J I.67-8).
- 16 Vgl. Prot. VR SKA, 15. April 1876 (S. 395–397). – Eine ausführliche Darstellung der finanziellen Krise der NOB sowie der Massnahmen zur Sanierung derselben finden sich in Jung, Escher. Vgl. Jung, Escher, S. 520–545.
- 17 Vgl. Statuten SKA 1860, § 34.
- 18 Fierz übermittelte die Vollmacht in einem Brief vom 26. April 1876, worin er unter anderem auch über seine Tätigkeit zugunsten der GB in Neapel berichtet. Vgl. Brief Johann Heinrich Fierz an Escher, 26. April 1876 (BAR J I.67-8).

361 Brief von Alfred Escher an Maximilian Heinrich von Roeder

Dienstag, 9. Juli 1878

Belvoir bei Zürich

9. Juli 1878.

Empfangen Sie, Hochverehrter Herr & Freund! meinen warmen Dank für den lieben Brief, den Sie an mich gerichtet.¹ Sie haben ihn nicht vergebens geschrieben. Er hat mich zu Thränen gerührt & Thränen kommen nicht oft bei mir vor!

→ Nr. 344

Trotz meiner Gesundheitsverhältnisse & namentlich auch des Zustandes meiner Augen war ich entschlossen, bis nach gänzlicher Durchführung der Reconstruction der Gotthardbahnunternehmung mein Kreuz fortzutragen. Ein passenderer Ausdruck als dieser steht mir nicht zu Gebote!

→ Nr. 354

Es wurde mir nun aber gesagt, daß eine Fraction der Bundesversammlung, derer man bedürfe, um eine Mehrheit | in den Räten für die Gotthardbahn zu erhalten, als Preis für ihre Stimmgabe zu Gunsten dieser Bahn meinen Austritt aus der Direction verlange.²

→ Nr. 355

Angesichts einer so gearteten Situation glaubte ich es der *Sache*, welche ich in dieser großen Angelegenheit von jeher *allein* im Auge hatte, geradezu schuldig zu sein, den Verwaltungsrath zu bitten, mein Gesuch um gänzliche Entlassung aus der Direction schon *vor* der bevorstehenden, für die Entscheidung der Gotthardfrage bestimmten Session der Bundesversammlung, also sofort, im entsprechenden Sinne erledigen zu wollen.³

Wenn ich die Thätigkeit, die ich seit 15 Jahren⁴ der Gotthardbahn gewidmet, überblicke, so tritt mir aus derselben wenigstens *ein* Lichtpunct in ungetrübtem Glanze entgegen & diesen erblicke ich darin, daß mir vergönnt war, während | mehr als eines Dezenniums vereint mit Ihnen, mein hochverehrter Herr & Freund, auf ein großes gemeinschaftliches Ziel hinzuarbeiten. Dieses Zusammenwirken mit einem Manne, für den ich, je näher ich ihn kennen lernte, mit desto mehr Verehrung & Freundschaft erfüllt wurde, wird eine der schönsten Erinnerungen bleiben, welche eine vielfach bewegte Vergangenheit in mir zurückgelassen hat.

→ S. 201

Das Urtheil, das Sie über Ihre bisherige Thätigkeit für die Verwirklichung der Gotthardbahn fällen, ist ein neuer Beweis für Ihre – ich kann keinen bessern Ausdruck finden – rührende Anspruchlosigkeit. Nur wenige wissen so gut als ich, wie viel das Werk der Gotthardbahn Ihnen zu verdanken hat. Die seiner Zeit erfolgten Erklärungen Deutschlands, & Italiens, daß sie ihre Subvention nur der Gotthardbahn zukommen lassen werden, sind unzweifelhaft zum Eckstein der letztern geworden. | Welcher Antheil an diesen Erklärungen aber Ihnen, hochverehrter Herr & Freund, gebührt, ist niemandem besser bekannt als mir. Es ist mir auch weiter bekannt, in welch' treuer Obhut Sie die Gotthardbahnunternehmung fortwährend gehalten haben, & wie Sie es nie an sich fehlen ließen, wenn es galt, dem großen Werke Vorschub zu leisten oder Hindernisse wegzuräumen, welche sich demselben in den Weg stellten.

Daß Sie mein Beharren auf meinem Entlassungsbegehren billigen, ist mir eine große Beruhigung. Ich weiß ja, daß es niemand mit der Gotthardbahnunternehmung & auch mit mir besser meint als Sie!

Bewahren Sie mir, hochverehrter Gönner, die Achtung & Freundschaft, deren Sie mich, wie Sie mir in der Ihnen eigenen verbindlichen Weise sagen, würdig erfunden haben. Ich habe dann nicht vergebens für die Gotthardbahn gearbeitet! | Erhalten Sie auch Lydie⁵ – ich bitte Sie darum – Ihr Wohlwollen, auf das sie stolz ist.

Wir beide ersuchen Sie, uns dem freundlichen Andenken Ihrer hochverehrten Frau Gemalinn⁶ angelegentlich empfehlen & die erneuerte Versicherung unserer warmen Verehrung & Anhänglichkeit genehm halten zu wollen.

Ihr

DrAEscher

-
- 1 Vorliegender Brief befindet sich als Brief Escher an Unbekannt im BAR. Aufgrund des Stils und des Inhalts kann man davon ausgehen, dass es sich um den Antwortbrief Eschers an Roeder handelt. Zum selben Befund gelangte auch Gagliardi. Vgl. Gagliardi, Escher, S. 648–650; → Nr. 359. – Dieser Brief deckt sich stellenweise mit einem Brief Eschers vom 12. Juli 1878 an Johann Jakob Huggenberg und vom 8. Juli 1878, vermutlich an → Karl Karrer-Burger. Letzterer Brief befindet sich unter den Briefen Eschers an → Carl Feer-Herzog im BAR. Vgl. Brief Escher [an Karl Karrer-Burger?], 8. Juli 1878 (BAR J I.67-8); Brief Escher an Johann Jakob Huggenberg, 12. Juli 1878 (BAR J I.67-8); Gagliardi, Escher, S. 649; → Nr. 358.
 - 2 Im Brief an Huggenberg versieht Escher diesen Abschnitt mit einem zusätzlichen Satz: «Man hat mir ferner mitgeteilt, daß aus naheliegenden Gründen, mit denen die Gotthardfrage nicht in Verbindung gebracht werden sollte, so viel als alle Berner, die Großzahl der Zürcher Demokraten u.s.f. diesen Standpunkt einnehmen.» Brief Escher an Johann Jakob Huggenberg, 12. Juli 1878 (BAR J I.67-8). – Ein Jahr später äussert sich Escher → Emil Welti gegenüber unmissverständlich über die eigentlichen Motive. → Nr. 388.
 - 3 An dieser Stelle fügt Escher im Brief an Karrer-Burger einen weiteren Abschnitt an: «Die von Dir berührte Frage, ob ich die Ueberzeugung habe, daß sich das Werk der Gotthardbahn auf Grundlage des von der internationalen Konferenz und von unsern Gesellschaftsorganen aufgestellten Programmes zu Ende führen lasse, beantworte ich unbedenklich dahin, daß ich diese Ueberzeugung in der That dann hege, wenn die Schweiz sich bereit erklärt, an ein Werk, das ausschließlich auf Schweizerischem Boden errichtet wird und an welches das Ausland Subventionen im Belaufe von 85 Millionen Franken leistet, wenige 6½ Millionen beizutragen.» Brief Escher [an Karl Karrer-Burger?], 8. Juli 1878 (BAR J I.67-8).
 - 4 Zeitspanne seit der Gotthardkonferenz vom 7./8. August 1863 in Luzern. → S. 157–158.
 - 5 Lydia Escher (1858–1891), Tochter von Augusta und Alfred Escher.
 - 6 Bertha Mathilde von Roeder-Ausset (geb. 1816), aus Vevey, verwitwete von Gycko; ab 1839 zweite Ehefrau Roeders.

362 Brief des Verwaltungsrats der Gotthardbahn an Alfred Escher

Dienstag, 9. Juli 1878

Gotthardbahn.

Der Verwaltungsrath der Gotthardbahngesellschaft
an
Herrn D^r Alfred Escher, Präsidenten der Direktion.

Hochgeachteter Herr!

Durch Zuschrift vom 2. d. Mts. theilen Sie uns mit, daß Sie die Ihnen in unserm Schreiben vom 21. Mai vorgelegte Combination, wonach Sie das Präsidium der Direktion behalten hätten, nicht annehmen können, und daß Sie Ihr früheres Ansuchen um

→ Nr. 355

→ Nr. 350