

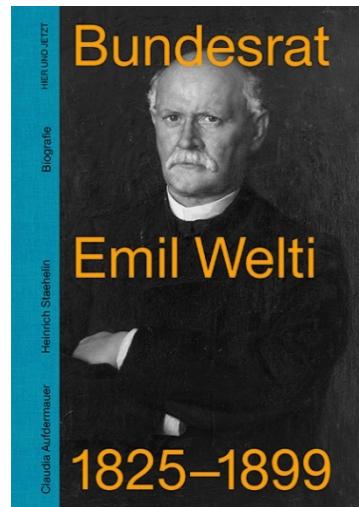


## Online-Rezensionen des Jahrbuchs zur Liberalismus-Forschung 1/2021

### Claudia Aufdermauer / Heinrich Staehelin: Bundesrat Emil Welti 1825-1899.

Zürich: Hier und Jetzt, 2020, 336 S., Abb., Karten, ISBN: 978-3-03919-506-0

Emil Welti galt unter seinen Zeitgenossen als der „Bismarck der Schweiz“ (S. 289) und tatsächlich hat der liberale Politiker aus Zurzach während seiner 25-jährigen Amtszeit als Bundesrat die Geschichte seines Landes maßgeblich geprägt. Doch trotz der großen Bedeutung Weltis liegt erst jetzt dank der Förderung durch die Historische Vereinigung des Bezirks Zurzach, die Gemeinde Bad Zurzach und die Historische Gesellschaft des Kantons Aargau eine wissenschaftlich fundierte von Heinrich Staehelin und Claudia Aufdermauer verfasste Biographie vor. Dabei gibt Staehelin einen Überblick über Herkunft, Sozialisation und Ausbildung Weltis sowie über dessen Wirken als Aargauer Regierungsrat. Aufdermauer beleuchtet die politische Tätigkeit Weltis auf der Bundesebene, sein Familienleben und die Erinnerungskultur an den sechsmaligen Bundespräsidenten.



Nach seinem Jurastudium u.a. in Jena war Welti ab 1847 als Rechtsanwalt niedergelassen, fünf Jahre später stieg er zum Präsidenten des Bezirksgerichts Zurzach auf. Seine politische Karriere begann er 1856 mit der Wahl in den Kantonsrat, noch im gleichen Jahr wurde er in den Regierungsrat gewählt. Als dessen Mitglied leitete Welti zunächst die Justizdirektion. Während seiner Amtszeit kam es u.a. zum Erlass eines neuen Strafgesetzbuchs und einer neuen Strafprozessordnung. Zudem würdigte Staehelin die Verdienste Weltis um den Bau einer nach modernen Konzeptionen gestalteten Strafvollzugsanstalt in Lenzburg. Die dortigen Haftbedingungen zielten nun nicht mehr nur auf eine Bestrafung, sondern auch auf eine moralische Beserzung des Delinquenten.

Im Jahr 1863 wechselte Welti an die Spitze der Erziehungsdirektion. In dieser Eigenschaft erließ er eine wegweisende Schulordnung, genauso wie er eine Erhöhung der Lehrerbezüge durchsetzte. Trotz seines hohen Ansehens im Aargau ist es Welti jedoch nicht gelungen, die von ihm befürwortete staatsbürgerliche Gleichberechtigung der jüdischen Bürger des Kantons zu erreichen. Erst 1877 war die Judenemanzipation im Aargau vollständig abgeschlossen.

Bereits während seiner Tätigkeit als Regierungsrat, so Staehelin, trat Welti als Vorkämpfer der repräsentativen Demokratie hervor, der plebisitzäre Verfassungselemente wie das Referendum oder die Volksinitiative von Gesetzen ablehnte. Freilich konnte er deren Einführung weder auf der kantonalen noch auf der Bundesebene verhindern.

1866 wurde Welti in den Bundesrat gewählt, wobei er zunächst das Militärdepartement übernahm, später leitete er schließlich das Post- und Telegraphen- bzw. Post- und Eisenbahndepartement. Aufdermauer zeigt auf, wie es Welti gelang, schon während seiner ersten Amtsjahre die Neubewaffnung der Armee voranzutreiben. So wurde das Vetterligewehr angeschafft, ein Hinterlader, der an die Stelle der bisher gebräuchlichen Vorderlader trat. Letztlich vergeblich

bemühte sich Welti bereits am Ende der 1860er Jahre um weitere Militärreformen. Diese waren bitter notwendig, denn während der Grenzbesetzung im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 und im Zusammenhang mit der Entwaffnung und Internierung der französischen Bourbaki-Armee wurden die Defizite in der schweizerischen Heeresorganisation offenkundig. Erst im Gefolge der Totalrevision der Bundesverfassung 1874 trat entsprechend den Wünschen Weltis an die Stelle des Kontingentheeres der verschiedenen Kantone eine einheitlich organisierte Armee mit einer einheitlichen Ausbildung und einer konsequenten Durchsetzung der allgemeinen Wehrpflicht.

Zudem wünschte, wie Aufdermauer darlegt, Welti anlässlich der Debatte um eine Totalrevision der Bundesverfassung die Schaffung eines einheitlichen Zivilrechts. Nachdem die vom Bundesrat vorgelegte Fassung einer Totalrevision 1872 vom Volk jedoch zunächst abgelehnt worden war, mussten an die föderalistisch gesinnten Gegner einer Totalrevision Zugeständnisse gemacht werden, so dass die Rechtseinheit der Schweiz in Zivilsachen 1874 nur teilweise verwirklicht werden konnte. Immerhin entstand bspw. ein einheitliches Obligationenrecht, an dessen Ausarbeitung Welti während seiner kurzzeitigen Tätigkeit als Leiter des Justizdepartments 1881 wesentlichen Anteil hatte.

Vor allem aber war die politische Tätigkeit Welti, so Aufdermauer, „ein Leben für die Eisenbahn“

(S. 227). Der Eisenbahnbau begann in der Schweiz verstärkt ab 1852. Gemäß dem damals erlassenen Eisenbahngesetz waren die Kantone für die Konzessionierung von Eisenbahnlinien zuständig. Die Finanzierung erfolgte auf privatem Wege, der Bund hatte keinerlei Mitspracherechte, sofern nicht militärstrategische Belange berührt wurden. Auf diese Weise gelang recht schnell die Erschließung des schweizerischen Mittellandes, so dass schon bald das Projekt einer Alpenbahn in den Fokus rückte. Doch sollte diese durch den Simplon, den Gotthard, den Lukmanier oder den Splügen erfolgen? Welti sprach sich bereits früh für die Gotthardlinie aus. Aufdermauer zeigt auf, wie es Welti 1869 als Bundespräsident gelang, mit Hilfe des Gesandten des Norddeutschen Bundes zu erreichen, dass sich Otto v. Bismarck (1815-1898) wie auch die italienische Regierung für die Gotthardlinie aussprachen und im Falle von deren Verwirklichung Subventionszahlungen in Aussicht stellten. Damit war die Frage der Alpenbahn zu einer außenpolitischen Angelegenheit geworden und fiel in die Kompetenz des Bundes. 1869 organisierte Welti als Bundespräsident die erste Gotthardkonferenz, in deren Rahmen sich die Schweiz mit dem Norddeutschen Bund, Italien und Baden über die Verteilung der Kosten einigte. Der Bundesrat hatte in der Zukunft die Aufgabe, die zugesagten Subventionen der Nachbarländer in Empfang zu nehmen und weiter zu verteilen und zugleich war er in den Gründungsprozess der Gotthardgesellschaft eingebunden, überwachte deren Tätigkeit wie auch die Arbeiten am Tunnel. Als das Projekt finanziell in eine Schieflage geriet und Mehrkosten von vierzig Millionen Franken aufzubringen waren, konnte Welti auf der zweiten Gotthardkonferenz 1877 neuerliche Subventionen des Reichs wie auch Italiens erreichen. Innenpolitisch konnte er schließlich durchsetzen, dass sich der Bund mit 4,5 Millionen Franken am schweizerischen Anteil der Nachfinanzierung beteiligte.

So groß die Verdienste Weltis um die Verwirklichung des Gotthardtunnels waren, so sehr werden im Zusammenhang mit diesem Projekt die Grenzen seines politischen Handelns deutlich. Die Lebens- und Arbeitsverhältnisse der Tunnelarbeiter waren unter hygienischem Gesichtspunkt katastrophal, der Gesamtbundesrat wusste hierum und steuerte im Grunde nicht dagegen. Wenn auch 1877 ein erstes Arbeitsschutzgesetz erlassen wurde, so wird gleichwohl aus Aufdermauers Darstellung klar, dass Welti das Verständnis für eine Sozialgesetzgebung letztlich abging.

Schließlich setzte sich Welti nachdrücklich für die Verstaatlichungen der zahlreichen Privatbahnen ein. Seiner Überzeugung nach hatte die Eisenbahn einen zu hohen Stellenwert für die

Volkswirtschaft, um diese privaten Interessen zu überlassen. Zudem hatte sich ein ruinöser Konkurrenzkampf zwischen den verschiedenen Bahngesellschaften entwickelt, Konkurse und Fusionen waren hier schon an der Tagesordnung. Dementsprechend sorgte Welti dafür, dass ab 1872 das Konzessionsrecht für Eisenbahnlinien auf den Bund überging, elf Jahre später wurde zudem das Rechnungswesen der einzelnen Eisenbahngesellschaften der Kontrolle des Bundes unterstellt. Zugleich bemühte sich Welti, umfangreiche Aktienpakete der einzelnen Bahngesellschaften zu erwerben. Dieses Vorhaben war bei der Jura-Simplon-Bahn erfolgreich, scheiterte dagegen bei der Nord-Ost-Bahn. Der Versuch, Anteilsscheine bei der Schweizerischen Zentralbahn zu erwerben, wurde 1891 zwar von den eidgenössischen Räten genehmigt, nicht jedoch vom Volk. Für Welti war dies der Grund, umgehend seinen Rücktritt zu erklären, noch kurz vor seinem Tod durfte er jedoch erleben, dass nun doch die gesetzlichen Grundlagen für die Verstaatlichung des Eisenbahnwesens geschaffen wurden.

Über das politische Wirken hinaus zeichnet Aufdermauer den Lebensalltag, die Wohnsituation, aber auch das tragische Familienschicksal der Familie Weltis nach. Seine stets kränkliche Tochter starb bereits mit 29 Jahren, seine Gattin litt an einer psychischen Krankheit. Der Sohn des Bundesrates, Friedrich Emil Welti (1857-1940) war mit Lydia Escher (1858-1891), der Tochter des Zürcher Eisenbahnkönigs Alfred Escher (1819-1882), verheiratet. Als diese ihren Ehemann zugunsten des Malers Karl Stauffer-Bern (1857-1891) verließ, war dies nach damaligen Moralvorstellungen ein Skandal ersten Ranges. Die Angelegenheit endete tragisch mit dem Freitod von Stauffer wie auch von Lydia Escher. Der Band wird abgerundet durch einen Blick auf das Bild Weltis in der Geschichtsschreibung.

Staehelin und Aufdermauer legen eine fundierte Biographie zu Bundesrat Welti vor. Diese gibt zugleich einen flüssig geschriebenen Überblick zur politischen wie auch zur Wirtschaftsgeschichte der Schweiz in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Singen am Hohentwiel

Michael Kitzing



ARCHIV DES  
LIBERALISMUS

Friedrich Naumann Stiftung  
Für die Freiheit.

in Kooperation mit



recensio.net