

Eisenbahn Schweiz

Swiss Made

Wer hat's erfunden? Die heutige Bezeichnung „Swiss Made“ geht auf die Uhrmacher im calvinistischen Genf zurück.

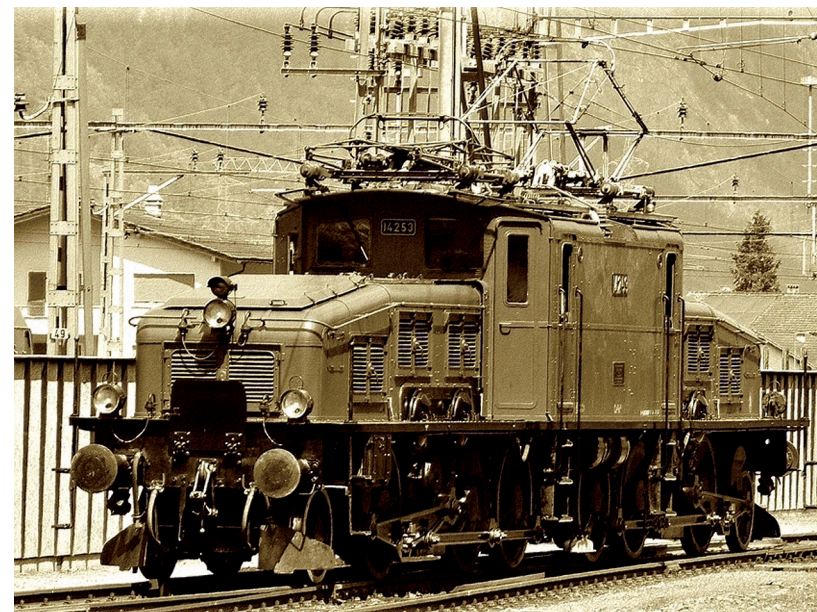
1587 erteilte der hohe Rat dem Religionsflüchtling Charles Cusin kostenlos das Bürgerrecht der Stadt – unter der Bedingung, dass er den einheimischen Goldschmieden sein Uhrhandwerk beibringen sollte. Ab 1660 begannen sich Gehäusemacher und Graveure zu spezialisieren. Genfer Uhrmacher beschränkten sich auf die Endfertigung und vergaben die Her-

stellung der Rohwerke in die nahen Juratäler. Dank dieser Arbeitsteilung florierte das Gewerbe weiter, gleichzeitig musste die Herkunft der Einzelteile verlässlich sein. Damals waren die Uhren die wichtigste Einnahmequelle der Stadtrepublik. Ob am Bosphorus, in China, Russland oder am Indischen Ozean – überall hatten die Genfer Händler ihre Filialen. Die Uhrmacher der Juratäler stanzen „fabriqué en Suisse“ auf ihre Werke und begründeten damit die Herkunftsbezeichnung, die über die Jahrhunderte zum Synonym für Schweizer Qualität, Innovation und Zuverlässigkeit wurde.

Die heutige, imagedrängende Bedeutung von „Swiss Made“ hat wohl ihre entscheidende Wende in der Zeit des 1848 gegründeten Bundesstaates Schweiz erhalten. Pioniergeist, Innovation und Unternehmertum erreichten in der damaligen Zeit in der Schweiz einen richtungsweisenden Höhepunkt, vergleichbar mit den Entrepreneurs der heutigen Zeit. Herausragend war dabei Johann Heinrich Alfred Escher vom Glas, genannt Alfred Escher (1819–1882), aus einer Zürcher Familie. Mit ihm erhielt die Schweiz einen Politiker, Wirtschaftsführer und Eisenbahnunternehmer. Durch seine zahlreichen politischen



Mit Alfred Escher (1819–1882) erhielt die Schweiz einen visionären und innovativen Politiker, Wirtschaftsführer und Eisenbahnunternehmer.



Das legendäre SBB Krokodil verkörperte höchste Ingenieurkunst der 1920er-Jahre. Es steht im Lokomotivbau für „Swiss Made“ schlechthin und erreichte Weltruhm.

Ämter und seine Gründungs- und Führungstätigkeit bei der Schweizerischen Nordostbahn, dem Eidgenössischen Polytechnikum (heute ETH), der Schweizerischen Kreditanstalt, der Schweizerischen Lebensversicherungs- und Rentenanstalt sowie der Gotthardbahn-Gesellschaft nahm Escher wie kein anderer Einfluss auf die politische und wirtschaftliche Entwicklung der Schweiz im 19. Jahrhundert.

Bahnunternehmer Alfred Escher

Mit der Einführung der neuen Bundesverfassung musste erstmals das nationale Parlament bestellt werden. Escher, damals 29-jährig, wurde am 15. Oktober 1848 bei den ersten

Parlamentswahlen in den Nationalrat gewählt. „Von allen Seiten nähern sich die Schienenwege immer mehr der Schweiz. Es tauchen Pläne auf, gemäß denen die Bahnen um die Schweiz herumgeführt werden sollen. Die Schweiz droht somit Gefahr, gänzlich umgangen zu werden und infolgedessen in der Zukunft das traurige Bild einer europäischen Einsiedelei darbieten zu müssen.“ Mit diesen Worten verlieh Alfred Escher Ende 1849 seinen Befürchtungen Ausdruck, dass die Schweiz den Anschluss an die Moderne verpassen könnte. 1852 verhalf Escher dem Eisenbahngesetz zum Durchbruch, das ganz seinen Vorstellungen folgte: Der

Bau und Betrieb der Bahnen wurde privaten Gesellschaften überlassen. In der Folge kam es in der Schweiz zu einem Boom im Eisenbahnbau. In kürzester Zeit entstanden konkurrierende Eisenbahngesellschaften, so auch 1852/1853 die Schweizerische Nordostbahn, der Escher vorstand. Der große Kapitalbedarf, der mit dem Eisenbahnbau verbunden war, stellte die Eisenbahnunternehmen vor neue Herausforderungen. Das Kapital musste unter anderem für die Gotthardbahnstrecke teils aus dem Ausland bezogen werden, weil es in der Schweiz keine Institutionen gab,

die Geld in diesen Größenordnungen zur Verfügung stellen konnten. Die Abhängigkeit von ausländischen Kapitalgebern brachte es mit sich, dass diese ihren Einfluss auf die Entwicklung der Schweizer Eisenbahnunternehmen geltend machen wollten. Alfred Escher war diese Konstellation leid. Er realisierte 1856 die Gründung der Schweizerischen Kreditanstalt. So entwickelte sich die Bank zu einem wichtigen Geldgeber der Schweizer Wirtschaft und begründete damit den Finanzplatz Zürich. Auf der Internationalen Gotthardkonferenz im Herbst 1869 fiel die endgültige Entscheidung zugunsten der Gotthardlinie. 1871 wurde die Gotthardbahn-Gesellschaft gegründet, der Escher präsierte. Escher selbst, mit allen Facetten seiner Persönlichkeit und namentlich mit seiner Machtfülle, war zu einem Anachronismus geworden. Ausgerechnet das Gotthardprojekt, mit dem er Weltgeschichte schrieb und das den Höhepunkt seines Wirkens zum Wohl der Schweiz darstellte, geriet ihm persönlich zur größten Niederlage und zur wohl schmerzlichsten Enttäuschung seines Lebens: Alfred Escher wurde 1878 gezwungen, als Direktionspräsident zurückzutreten. 1882 war das Jahrhundertprojekt vollendet.

Aufschwung durch die Eisenbahn

Weitere Persönlichkeiten wie der Vorarlberger Bäckersgeselle Johannes Baur (1795–1865) und der in Deutschland geborene Apotheker Henri Nestlé

(1814–1890) trugen durch ihre Erfindungen und ihren Pioniergeist zu einer beispielelosen Entwicklung der Schweiz im Bereich der Luxushotellerie und der Nahrungsmittelindustrie bei, prägten und prägen bis in die heutige Zeit das Image „Swiss Made“. Am Zürcher Fröschengraben (heutige Bahnhofstraße) baute der weitgehend mittellose, aber visionäre Johannes Baur – dank seiner Überredungskünste bei vermögenden und einflussreichen Persönlichkeiten – den ersten Riesengasthof mit 140 Zimmern in der Stadtmitte. Mit dem Baur En Ville am Paradeplatz (1838) und Baur au Lac am Zürchersee (1844) war er Mitbegründer der schweizerischen Luxushotellerie. In Vevey entwickelte 1860 Henri Nestlé sein Kindermehlprodukt „farine lactée“, eine bahnbrechende Säuglingsnahrung. 1905 fusionierte die von ihm gegründete Manufaktur mit Anglo-Swiss und bildet heute das umsatzstärkste Industrieunternehmen der Schweiz. Das heutige Gütesiegel „Swiss Made“ ist das Resultat der Arbeitsmoral, des Sozialfriedens, der liberalen Unternehmenspolitik und einer Konsensdemokratie in der Schweiz. Sie schafften über Jahrzehnte das Fundament für eine beispiellose Entwicklung des Lebensstandards eines vor zweihundert Jahren rohstoffarmen, kriegerischen und teils von Hungersnot gezeichneten Binnenlandes. Diese Tugenden schafften auch das wirtschaftliche Überleben in den letzten fünfzig Jahren trotz des Währungs-

zerfalls der wichtigsten Handelspartner der Schweiz: Das Englische Pfund verlor knapp 90 Prozent, der US-Dollar 75 Prozent und der Euro verlor seit 1990 über ein Drittel ... trotzdem ist die Schweiz bis heute eine starke Exportnation geblieben. Im Inland entwickelte sich aus einer Vielzahl von Eisenbahnunternehmen die SBB. Ein weltweit einzigartiges Unternehmen, das im landesweiten Taktfahrplan teils mit metroähnlichen Verbindungen die Schweiz zu einem bahnfahrenden Land machte und, getreu dem „Swiss Made“-Image, internationale Beachtung findet. Diese Entwicklung wurde durch, die von Parlament und Volk über Jahrzehnte abgesegneten, zeitgemäße Finanzierungsformen ermöglicht.

Doch „Swiss Made“ ist nicht nur ein Image-Label: 2013 hat das Parlament – nach einer knapp vierjährigen Debatte – die Vorlage zum Markenschutzgesetz „Swiss Made“ abgesegnet. Mindestens 60 Prozent der Herstellkosten (inklusive Forschungs- und Entwicklungsanteile) müssen in der Schweiz erbracht werden (Ausnahmen wie Schokolade bestätigen die Regel). Gemäß Studien sind Konsumentinnen und Konsumenten im Ausland bereit, für „Swiss Made“ bei Produkten bis zu 20 Prozent mehr auszugeben, bei Luxusgütern wie etwa Uhren sogar bis zu 50 Prozent. „Swiss Made“ wurde seit über 150 Jahren zum, wohl wichtigsten, immateriellen Gut der Schweiz.

Peider Trippi



„Swiss Made“ aus dem Hause Stadler Rail: Mit der FLIRT-Baureihe konnte sich Stadler in der Top-Liga der Fahrzeughersteller etablieren. Ein beispielloser Aufstieg seit 1989 des Unternehmers und Politikers Peter Spuhler, der aus einem 18-Mann-KMU eine weltweite Konzerngruppe mit 8000 Mitarbeitenden schuf.