

Die erste Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **181 (1902)**

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-374268>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die erste Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen.

Alle Welt ist selbstverständlich gespannt gewesen auf die erstmalige Bestellung dieser hochwichtigen Behörde und sie vollzog sich denn auch letzten Herbst nicht ohne scharfe Reibung. Der Bundesrath hatte auf die Vorschläge des Verwaltungsrathes nicht wenig gedrückt, namentlich zu Gunsten des verdienten langjährigen technischen Inspektors seines Eisenbahndepartements, Herrn Tschiemer, welcher all' die Jahre her den Kampf mit den Privatgesellschaften zu führen gehabt und überhaupt in den Vorbereitungen für die Rückkaufsaktion eine führende Rolle gespielt, aber damit naturgemäß allerlei Rivalitäten und Rancünen gegen seine Person großgezogen hatte. Dann wünschte jeder Landestheil, respektive jedes der zu verstaatlichenden Netze in der Generaldirektion vertreten zu sein. Der Bundesrath aber beharrte darauf, für einmal dieses Kollegium nur fünf Köpfe statt sieben zählen zu lassen, was die Berücksichtigung aller Ansprüche noch erschwerte. Die erste Wahl fiel so auf die Herren Weissenbach, administrativer Inspektor des Eisenbahndepartements, als designirter Präsident, Tschiemer für das Bauwesen, Dubois für die Finanzen, Furrh, Betrieb und Schmid, Tarifwesen.

Bern war damit zufrieden, weniger die Westschweiz und die Ostschweiz. Man machte dieser Zusammensetzung den Vorwurf, daß die Bundesbureaukratie ein zu starkes Uebergewicht erlangt habe und die Techniker bemängelten namentlich, daß nicht für das Maschinenwesen eine eigene Direktion geschaffen worden. Dann starb vor Antritt der neuen Beamtung Herr Tschiemer weg und als Ersatz für ihn wurde Direktor Sand von den Vereinigten Schweizerbahnen berufen. Bern ging damit leer aus, die Behörde besitzt noch immer keinen Maschineningenieur, dafür soll bei einer spätern Kombination Raum geschaffen werden. Daß aber die heutige Generaldirektion tüchtig bestellt ist in allen ihren Gliedern, und daß man füglich abwarten und sie an der Arbeit sehen darf, ist doch allgemeine Stimmung geworden.

Direktor und Direktionspräsident Plazid Weissenbach ist nicht von Hause aus Eisenbahnfachmann. Geboren 1841, der Senior des Kollegiums auch an Jahren, hat er Jurisprudenz studirt, in Bremgarten im Aargau advokirt, bis er 1874 zum Generalsekretär der Centralbahn berufen wurde. Nach fünf Jahren rückte er dort zum Direktor, 1888 zum Direktionspräsidenten auf, welchen Posten er bekleidete, bis die ausländischen Aktionäre der Centralbahn den Mann wählten, nachdem er kein Hehl daraus gemacht, daß er ein Anhänger des Rückkaufs durch den Bund sei. Der Bundesrath beilte sich, nachdem das internationale Eisenbahnamt geschaffen worden und sein Direktor Droz den bisherigen administrativen Inspektor des eidg. Eisenbahnamts, Farner, mit sich herübergenommen hatte, Weissenbach in's Bundeshaus zu ziehen. Er hatte damit eine administrative Kraft ersten Ranges für die Vorbereitung des Rückkaufs gewonnen, einen Mann von umfassender Erfahrung und weitem Blick, wie ihn die Bundesbahnen brauchten und widerspruchlos stand von vorneherein fest, daß Weissenbach das Generaldirektionspräsidium erhalten müsse.

Direktor Furrh, der Vorsteher des Betriebsdepartements, gieng ebenfalls aus der Centralbahn hervor. Er ist von Haus aus Eisenbahner. 1851 geboren, studirte er 1868—1872 am eidg. Polytechnikum Ingenieurwissenschaften. 1872—1874 war er am Bau der Jurabahnen beschäftigt, 1874—1876 bearbeitete er eine Reihe anderer Bahnprojekte, worauf der erst 25 jährige Mann zum solothurnischen Kantonsingenieur berufen wurde. Auch in dieser Stelle verblieb er nicht lange, 1879—1892 leitete er die Emmenthalbahn, um 1892 in die Centralbahn überzutreten.

Direktor Dubois von Neuenburg, der Finanzdirektor der Bundesbahnen, ist 1859 geboren, der Benjamin der Generaldirektion. 1883—1890 leitete er die Handelsschule in Neuenburg, von 1890 ab die neuenburgische Kantonalbank.

Direktor Schmid von Zürich hat die interessanteste Carriere hinter sich. Geboren 1845, studirte er Theologie und pastorigte einige Jahre. Dann trat er 1873 in den Eisenbahndienst über, und zwar in die Betriebskontrolle der Nordostbahn. 1880 wurde er Chef des Gütertarifbureaux und 1893 kommerzieller Inspektor der Nordostbahn. Von 1883—1890 besorgte er das Sekretariat der Gütertarifkommission des Verbandes der schweizerischen Eisenbahnen, er vertrat auch ein Jahr lang den erkrankten Herrn Fröhlich als Direktor der Nordostbahn. Schmid gilt als der beste Kenner des Tarifwesens im Schweizerlande, die Bundesbahnen haben also in seiner Person eine glückliche Acquisition für dieses ihr Ressort gemacht.

Direktor Otto Sand von St. Gallen, Baudirektor der Bundesbahnen, das jüngst gewählte Mitglied der Generaldirektion, ist dagegen wieder ein zünftiger Eisenbahnfachmann. Er zählt jetzt 45 Jahre, hat in einer mechanischen Werkstätte eine praktische Lehrzeit gemacht, ehe er am eidg. Polytechnikum Ingenieur studirte. Hernach arbeitete er an der Rheinkorrektion unter Weh, von 1881 bis 1886 in Frankreich am Bau verschiedener Bahnen und Kanäle in Staats- und Privatstellung. 1886 kehrte er in's Vaterland zurück, um den Bau der Linie St. Gallen-Gais zu leiten, deren Betriebsdirektor er dann wurde. 1894 gewannen den energischen Mann die Vereinigten Schweizerbahnen zum Chef ihres Betriebscentralbureaus, von wo er 1896 zum technischen Direktor aufrückte. Sein Werk ist namentlich die Bahnhofserweiterung St. Gallen und er bringt natürlich auch eine perfekte Kenntniß der Rickenbahnfrage mit nach Bern, sodaß speziell die Ostschweiz und St. Gallen in der Generaldirektion der Bundesbahnen an ihm einen sympathischen und verständnißvollen Vertreter finden dürften.

Wozu wir schon eine Generaldirektion bedurften, wenn der Rückkauf der vier großen Eisenbahnnetze laut Gesetz erst auf Frühjahr 1903 erfolgt? Jener Termin ist eben nur der späteste und wurde derselbe durch freihändigen Rückkauf der Centralbahn bereits überholt. Seit Neujahr 1901 gehört die Centralbahn dem Bunde; die Gesellschaft führte auf dessen Rechnung den Betrieb bis 1. Juli 1901 weiter, dann kutschirte der Bund selber. Und auch die andern Bahnnetze gelangen vielleicht vor 1903 in den Besitz und eigenen Betrieb der Eidgenossenschaft.

