

Der erste Präsident der Schweizerischen Bundesbahnen : Casimir von Arx 1852-1931

Autor(en): **Arx, Frieda von**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **14 (1956)**

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-659171>

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.



Der erste Präsident der Schweizerischen Bundesbahnen

CASIMIR VON ARX

1852—1931

Nach seinen Memoiren von Frieda von Arx-von Arx

Casimir von Arx widmete sich schon in jungen Jahren dem gründlichen Studium der auftauchenden Tagesfragen. Da er mutig und temperamentvoll seine eigene Meinung vertrat, schenkten ihm seine Mitbürger ihr Vertrauen. So wurde er als noch ganz junger Mann in die Leitung der Ersparniskasse Olten berufen, welche er in modernem Sinne und mit sichtbarem Erfolg reorganisierte.

Mit 29 Jahren in den Solothurnischen Kantonsrat gewählt, deckte der junge Oltner die unerhörten Mißstände und die große Verschuldung der Hypothekarkasse und der Solothurner Bank auf, für welche Institute der Kanton Solothurn Garantie leistete. Auf den Trümmern und mit den Schulden der beiden liquidierten Banken belastet, begann die neu gegründete Solothurner Kantonalbank am 1. Januar 1886 ihre wenig beneidenswerte Aufgabe. Von allen Seiten immer von neuem bedrängt, ließ sich Casimir von Arx im August 1887 bewegen, das Präsidium des Bankrates zu übernehmen, trotzdem ihm, wie er in seinen Memoiren schreibt, der kalte Schweiß den Rücken hinunterlief. Dank seiner Klugheit, seinen Kenntnissen im Bankfach und seiner Energie gelang es ihm, den stark bedrängten Staat finanziell wieder aufzurichten und das Finanzwesen in geordnete Bahnen zurückzuführen.

Diese tapfere Haltung veranlaßte seine Mitbürger, ihn an seinem 35. Geburtstage, im Oktober 1887, in den schweizerischen Ständerat zu wählen. Er befaßte sich zunächst mit dem Studium wirtschaftlicher und finanzieller Fragen. Der junge Politiker brachte es auf diesem Gebiete bald zu eidgenössischer Geltung, so daß Bundesrat Hauser, der Vorsteher des Finanz-Departementes, ihn in besonders wichtigen Angelegenheiten als Berater heranzog. Neben den großen wirtschaftlichen Belangen traten nun aber die Eisenbahnfragen im öffentlichen Leben immer mehr hervor.

Im Laufe der Jahre hatten sich die Aktien der Privatbahnen, die sich anfänglich in dem Besitze der Kantone, der Gemeinden sowie in den Händen kleiner schweizerischer Inhaber befanden, bei Großkapitalisten und Spekulanten des Auslandes angehäuft, die in erster Linie eine möglichst große Dividende herauswirtschaften wollten. Es trat immer klarer zutage, daß diese Entwicklung die Privatbahnen in wachsendem Grade für die richtige Befriedigung der ihnen anvertrauten Verkehrsinteressen ungeeignet mache und ernstliche politische und wirtschaftliche Gefahren in sich berge. In Kriegszeiten hätte dieser ausländische Einfluß sogar zu einer fatalen Landesgefahr werden können!

Casimir von Arx, seit 1890 auch Stadtammann von Olten, studierte mit großem Eifer alle mit der Verstaatlichung zusammenhängenden Fragen, weil sie für seine Vaterstadt Olten von Bedeutung waren.

An der Spitze des Schweizerischen Eisenbahn-Departementes befand sich bei Beginn der Verstaatlichungs-Aktion der hervorragende Staatsmann Bundesrat Emil Welti, den Casimir von Arx in seinen Memoiren als den bedeutendsten Eidgenossen jener Zeit bezeichnet. Der Rückkauf sollte zunächst durch den Erwerb der Schweizerischen Central-Bahn (SCB) eingeleitet werden. Gegen eine entsprechende Vorlage wurde das Referendum ergriffen. Sie wurde in der nachfolgenden Abstimmung vom 6. Dezember 1891 vom Volk verworfen. Zu ihren Gunsten stimmten alle Kantone, deren Gebiet von der SCB durchzogen waren. Es konnte daraus der Beweis abgeleitet werden, daß der Verstaatlichungsgedanke an sich nicht unpopulär war, daß aber alle Hauptlinien in den Rückkauf einbezogen werden mußten.

Um diesen nicht von der Tagesordnung verschwinden zu lassen, wurde bereits im Januar 1892 eine Motion von Nationalrat Curti und Ständerat Cornaz erheblich erklärt, die verlangte, daß der Bundesrat in Sachen Eisenbahn-Reform und Eisenbahn-Rückkauf eine allseitige Untersuchung veranlasse und beförderlich Bericht und Antrag vorzulegen sei.

Der Nachfolger von Bundesrat Welti, Bundesrat Zemp — der erste konservative Katholik im Bundesrat — setzte zum weitem Studium der Verstaatlichung unserer Bahnen eine Experten-Kommission ein, die aus 15 kompetenten Männern aus allen Kreisen der Bevölkerung bestand. Da Casimir von Arx sich im Ständerat an den Vorfragen lebhaft beteiligt hatte, wurde er zum Mitglied dieser Kommission gewählt.

Die angestellten Untersuchungen über den konzessionsgemäßen Rückkauf und speziell über die Ermittlung der Entschädigungen, welche bei Erwerbung der Hauptbahnen auf den nächsten Rückkaufstermin zu bezahlen sein würden, zeigten die enormen Schwierigkeiten, welche sich einer auch nur einigermaßen zuverlässigen Berechnung entgegenstellten. Allseitig drang daher in den maßgebenden Kreisen die Ansicht durch, daß vorgängig des Rückkaufes der Erlaß eines neuen «Rechnungs-Gesetzes», enthaltend für alle Bahnen einheitliche, einer soliden Verwaltung entsprechende Grundsätze voranzugehen habe. Obschon das Projekt in den eidgenössischen Räten mit großem Mehr angenommen wurde, erhob sich besonders in der welschen Schweiz eine mächtige und leidenschaftliche Opposition.

An einer zahlreich besuchten Versammlung der Freisinnig-demokratischen Partei der Schweiz in Olten, an welcher Casimir von Arx die Berichterstattung übertragen war, wurde das Projekt einstimmig gutgeheißen. An der Volksabstimmung vom 4. Oktober 1896 erfolgte die Annahme des Gesetzes mit 223 228 gegen 176 577 Stimmen.

Dank der hervorragenden und speditiven Arbeit der Herren Weißenbach und Dr. Escher konnte bereits im Februar 1897 eine für den Bundesrat und die Bundesversammlung bestimmte Vorlage, den Eisenbahn-Rückkauf betreffend, der Prüfung einer fünfgliedrigen Sachverständigen-Kommission unterbreitet werden, der wiederum Ständerat Casimir von Arx angehörte. Diese Kommission hatte über die größte wirtschaftliche Aktion, die je an unser Land herangetreten ist, Bericht zu erstatten. Sie behandelte die folgenden Fragen:

- | | |
|---------------------------------------|--|
| 1. Wünschbarkeit der Verstaatlichung; | 5. Berechnung der Rückkaufsentschädigungen; |
| 2. Konzessionsgemäßer Rückkauf; | 6. Finanzielles; |
| 3. Umfang der Verstaatlichung; | 7. Gesetz über den Erwerb und die Organisation |
| 4. Amortisation; | der Bundesbahnen. |

Da Casimir von Arx, dank seiner gründlichen Sachkenntnisse, in den außerparlamentarischen Kommissionen bereits eine führende Stellung eingenommen hatte, wurde auf Antrag von Bundesrat Zemp die Priorität der Beratungen des Rechnungsgesetzes, sowie zwei Jahre später des eigentlichen Rückkaufgesetzes, dem Ständerat zugewiesen. Der Oltner Staatsmann war beide Male Präsident der vorberatenden ständerätlichen Kommissionen und Berichterstatte im Rate selbst.

Nachdem gegen das von den eidgenössischen Räten durchberatene Gesetz das Referendum mit Erfolg ergriffen worden war, setzte eine heftige Agitation für und gegen die Vorlage ein, an welcher

sich Ständerat Casimir von Arx mit seltener Tatkraft und großem Erfolg für den Rückkauf einsetzte. In der Abstimmung vom 20. Februar 1898 wurde das Rückkaufsgesetz mit einem imposanten Mehr und einer bisher nicht gekannten Stimmbeteiligung mit 385 792 gegen 181 721 Stimmen angenommen.

Nach diesem sollte die Verwaltung der künftigen Bundesbahnen für sich und so viel als möglich losgelöst von der allgemeinen Bundesverwaltung eingerichtet werden, um diese den politischen Einflüssen zu entziehen. Als oberste Aufsichtsbehörde der SBB war ein Verwaltungsrat von 55 Mitgliedern vorgesehen, damit alle Landesteile vertreten seien, wovon 25 durch die Kantone, 25 durch den Bundesrat und 5 durch die Kreiseisenbahnräte zu wählen waren.

Diese Behörde eröffnete ihre Tätigkeit mit der konstituierenden Sitzung vom 24. Oktober 1900. Sie wählte auf Antrag des Vorstehers des Eisenbahn-Departementes, Bundesrat Zemp, sozusagen einstimmig Ständerat Casimir von Arx zu ihrem Vorsitzenden und von Amtes wegen zum Präsidenten der ständigen Kommission. Er war auch Mitglied der internationalen Simplon-Delegation. Für diese Aufgaben stellte er sich ehrenamtlich zur Verfügung.

Der erste Präsident schreibt in seinen Memoiren, daß er das verantwortungsvolle Amt nur nach schweren innern Kämpfen angenommen habe. An Arbeit, an Mühen und Sorgen aller Art hat es den leitenden Bundesbahnbehörden nicht gefehlt. Nur wer während der Übergangszeit mitten in dem komplizierten Betriebe gestanden hat, weiß die betreffenden Leistungen voll zu würdigen. Zu den durch den Übergang der 5 Bahngesellschaften auf das neue Unternehmen bedingten Geschäften kam noch die Erledigung der von allen Seiten sich geltend machenden Wünsche und Begehren hinzu.

Zuerst wurden die Nord-Ost-Bahn, die Central-Bahn und die Vereinigten Schweizer Bahnen freihändig zurückgekauft. Ab Neujahr 1902 wurden die beiden ersten Linien von der Schweizerischen Bundesbahn betrieben, diejenige der Vereinigten Schweizer Bahnen ab Ende Juli des gleichen Jahres. Das Netz der Jura-Simplon-Bahn konnte wegen der verwickelten Verhältnisse erst im Jahr 1903 übernommen werden. Der Übergang der Gotthard-Bahn an den Bund erfolgte konzessionsgemäß auf den 1. Mai 1909.

Trotz Hemmungen und Schwierigkeiten aller Art gingen die SBB in den ersten 11 Jahren ihres Bestehens einer erfreulichen und vielversprechenden Zukunft entgegen. In diesen Jahren wurde das Personal in bezug auf Löhne, Pensionierung und Arbeitszeit besser gestellt. Ansehnliche Vermehrung der Fahrgelegenheiten, der Umbau und die Erweiterung zahlreicher Bahnhöfe und Stationen, der teilweise Ausbau des Netzes auf zweite Spur, die Erneuerung der Lokomotiven und des Rollmaterials, die Erstellung des Simplon-, des Ricken- und des Hauenstein-Basis-Tunnels, die Speisung des Amortisationsfonds auf 75 178 000 Franken und des Erneuerungsfonds auf 78 375 000 Franken sprechen für die initiative, vielseitige Arbeit der obersten Bahnbehörden.

Dann kam 1914 der Erste Weltkrieg. Wie bei allen Transportanstalten des In- und Auslandes, setzte auch bei den SBB eine arge Defizitwirtschaft ein. Parallel mit der Verminderung der Einnahmen steigerten sich die Ausgaben ins Unermeßliche: Mehraufwendungen für das Personal infolge der Teuerung, Preissteigerungen aller zum Eisenbahnbetrieb notwendigen Materialien, insbesondere der Brennstoffe. Die Kohlenpreise stiegen von 27 Fr. pro Tonne bis auf 200 Fr. und selbst darüber hinaus. Einschneidende Maßnahmen waren unumgänglich. Trotzdem hielten die Defizite bis zum Jahre 1921 an. Dann trat endlich eine Wendung zum Bessern ein.

Die verantwortlichen Behörden faßten noch während der Defizitperiode den mutigen Entschluß, unsere Bahnen zu elektrifizieren. Diese Maßnahme drängte sich nach dem Kriege trotz der enormen Kosten gebieterisch auf, damit der Betrieb unserer Hauptlinien nicht mehr von den ausländischen Kohlen abhängig bleibe. Ferner wollte man die Leistungsfähigkeit der Bahnen erhöhen und das Reisen für die Eisenbahnbenutzer angenehmer gestalten. Die Elektrifikation der SBB hat ferner der Maschinenindustrie, die zu dieser Zeit in eine schwere Geschäftskrisis eingetreten war, durch ansehnliche Bestellungen das Durchhalten ermöglicht.

Wollte man auf die Eisenbahnverstaatlichung nicht verzichten, so mußte auf die durch die historische Entwicklung unserer Eisenbahngründungen nach und nach entstandenen Interessen und Traditionen sowie auch auf die von den einzelnen Landesgegenden gebrachten finanziellen Opfer und Leistungen Rücksicht genommen werden. Deshalb war die Organisation der SBB von Anfang an eine etwas schwerfällige und komplizierte. Zur Vereinfachung der Verwaltung drängte sich daher anfangs der zwanziger Jahre eine Revision des Organisationsgesetzes gebieterisch auf.

Das neue Gesetz trat auf den 1. Januar 1924 in Kraft. Der erste Präsident des Verwaltungsrates reichte auf diesen Zeitpunkt aus Gesundheitsrücksichten seine Demission ein.

Zu den vielseitigen und verantwortungsvollen Leistungen, die Casimir von Arx für seine Heimat vollbrachte, war 1915 noch eine neue, mühevollen Tätigkeit hinzugekommen. Frankreich überließ der Schweiz zur Einfuhr ihrer lebensnotwendigen Güter den Mittelmeerhafen Cette. Von dort trafen

täglich 300 Wagen mit Frachten zum ausschließlichen Gebrauch für die Schweiz ein. Skrupellose Spekulanten verkauften Waren dieser Provenienz mit enormen Gewinnen weiter an die Zentralmächte. Deshalb begannen die Ententemächte, von diesen Praktiken genau unterrichtet, durch eigene Agenten in unserem Lande Kontrollmaßnahmen auszuführen. Es war dringend notwendig, aus der für unsere Würde demütigenden und gefährlichen Lage herauszukommen.

Die Bundesbehörden organisierten deshalb zum Schutze und zur Intakthaltung unserer lebensnotwendigen Einfuhren die Société Suisse de Surveillance économique, kurz S. S. S. genannt.

Ein Telegramm an Casimir von Arx meldete kurz und unerwartet: „Der Bundesrat hat Sie in das Komitee gewählt, welchem die Organisation und die Verwaltung der S. S. S. anvertraut werden soll. Das Vaterland bedarf Ihrer in schwerer Zeit.“ Dieser inhaltsschwere, eindringliche Appell hat ihn veranlaßt, wie auch alle andern 15 gewählten Persönlichkeiten, diese neue Bürde, eine undankbare und unpopuläre Aufgabe, auf sich zu nehmen. Das in den Statuten vorgesehene, ehrenamtlich wirkende, geschäftsleitende Direktionskomitee wurde aus den Nationalräten Hirter und Chuard, dem spätern Bundesrat, und Ständerat Casimir von Arx bestellt. Die eigentliche Direktion bestand anfänglich aus zwei, später aus fünf Mitgliedern. Die neue Organisation umfaßte 13 verschiedene Dienstzweige, 9 ausländische Niederlassungen, 7 Filialen an den Grenzstationen und schon nach etlichen Monaten einen Mitarbeiterstab von 620 Beamten und Angestellten.

Doch die Arbeitslast, die Mühen und Sorgen waren damit zu groß geworden. Selbst die scheinbar unverwundliche Gesundheit von Casimir von Arx hielt dieser dauernden Überbeanspruchung nicht mehr stand. Waren die Kriegsjahre schon eine schwere Belastung, so gestalteten sich die Nachkriegsjahre in wirtschaftlicher und finanzieller Beziehung für die Bundesbahnen und die Solothurner Kantonalbank noch schwieriger. Doch harrete der pflichtbewußte Präsident bis zur Normalisierung der Verhältnisse auf das eindringliche Ersuchen seiner Mitarbeiter auf diesen beiden verantwortungsvollen Posten aus.

Da das neue Organisationsgesetz der SBB, wie schon erwähnt, auf den 1. Januar 1924 in Kraft trat, fand am 27. Dezember 1923 die letzte Sitzung des bisherigen Verwaltungsrates statt. In seiner Rede bei der nachfolgenden Abschiedsfeier dankte Bundesrat Haab dem scheidenden Präsidenten mit den Worten:

«Meine kurze Ansprache wäre aber unvollständig, und es würde ihr etwas Wesentliches fehlen, wenn ich nicht mit einigen speziellen Worten der ganz besonderen Verdienste gedenken würde, welche sich ihr hochverdienter Präsident, Herr alt Ständerat Casimir von Arx, um die Schaffung und nach ihrer Entstehung um die Förderung der Schweizerischen Bundesbahnen erworben hat. Herr von Arx war einer der Lotsen, welche das Rückkaufsgesetz durch die Fährlichkeiten der parlamentarischen Beratungen und der Referendumskampagne gesteuert haben. Er, der erste und einzige Präsident des Verwaltungsrates, war die Verkörperung der Idee unserer Eisenbahnverstaatlichung und des Ideals, welches mit dieser großen Aktion verfolgt wurde. Wenn Herr von Arx am 24. Oktober 1900 die Wahl annahm mit den Worten: «Es geschehe dies mit dem festen Vorsatz und der Versicherung, dieses Amtes nach bestem Wissen und Können und unter Einsetzung aller Kräfte zu walten», so hat er dieses Versprechen bis zum heutigen Tage treu gehalten. Die Leidenschaft für dieses Werk erfüllte seine ganze Persönlichkeit. Unendlich hat er für dessen Wohl gearbeitet. Als früherer Generaldirektor und gegenwärtiger Chef des Eisenbahn-Departementes lege ich auch Zeugnis dafür ab, daß es sein Verdienst ist, wenn stets zwischen Direktion, Verwaltungsrat und Departement ein guter, einträchtiger, von jedem Amtsegoismus freier, nur auf eine gedeihliche Zusammenarbeit gerichteter Geist geherrscht hat. Möge dies auch in Zukunft so bleiben!

Ganz besonders bin ich ihm und dem langjährigen, hochverdienten Vizepräsidenten des Verwaltungsrates, Herrn Nationalrat Gaudard, persönlich zu dem allergrößten Danke verpflichtet für ihre sachkundige und zugleich aber auch selbstlose Mitarbeit an der Revision des Rückkaufsgesetzes, die mir durchzuführen oblag. Diese beiden Männer, deren Namen mit der Gestaltung des Organisationsgesetzes verknüpft sind, die mich tatkräftig unterstützten in meinem Bemühen, das Werk, welches auch das ihre war, umzugestalten, um es den heutigen Verhältnissen besser anzupassen, zeigten eine Haltung, die ich ihnen nie vergessen werde.

Herr Präsident, ich bitte Sie, ein bescheidenes Zeichen der Anerkennung entgegenzunehmen, das Ihnen der Bundesrat heute durch mich überreichen läßt. Möge diese Scheibe* Sie noch lange Jahre erinnern an die arbeitsreichen und trotz aller Sorgen schönen Zeiten, während welchen Sie als der «höchste Eisenbahner» Ihrem Lande dienten.»

* Diese farbige Glasscheibe wurde nach dem Entwurf von Kunstmaler Rudolf Mürger, Bern, in der Werkstatt von Louis Halter, Bern, ausgeführt. Eine Reproduktion in Vierfarbendruck ist diesen Oltner Neujaars-Blättern beigeheftet.