

# Parlamentsdebatten und Abstimmungskämpfe

## Casimir von Arx' erfolgreiche Kampf für den Rückkauf der Schweizer Bahnen

### *Das Gutachten zum Rückkauf der Hauptbahnen*

Dem Eisenbahndepartement wurde am 4. März 1897 ein Expertenbericht zur Botschaft betreffend Rückkauf der Hauptbahnen eingereicht. Das Dokument war von allen fünf Autoren unterzeichnet: Ständerat Casimir von Arx, Nationalrat Konrad Cramer-Frey, Eugen Escher, Robert Moser und Eduard Russenberger.<sup>1</sup> Die letzten drei waren alle bis zu ihrer Entlassung durch Adolf Guyer-Zeller im obersten Kader der Nordostbahn tätig gewesen. Bis auf Russenberger handelt es sich um dieselben Personen, die Casimir von Arx in seinen Erinnerungen als Mitglieder der durch Josef Zemp bestellten Expertenkommission, die vom Vorsteher des Eisenbahndepartements den Auftrag erhalten hatte, die „für die Bundesversammlung vorbereitete Vorlage betreffend den Eisenbahnrückkauf vor deren Abgabe an den Bundesrat einer Prüfung zu unterstellen“ und darüber ihre „Bemerkungen und allfälligen Abänderungsanträge mitzuteilen“.<sup>2</sup> Die fünf Autoren betrachteten diesen Auftrag als staatsbürgerliche Pflicht, der nachzukommen für sie durchaus ehrenhaft war:

„Obwohl uns die Schwierigkeiten der zu übernehmenden Aufgabe und die damit verbundene Verantwortlichkeit nicht entgingen, glaubten wir Ihrem Ersuchen doch entsprechen zu sollen. Es bestimmte uns dazu das Gefühl, daß in dieser das Wohl des Landes in mannigfachster und intensivster Weise berührenden Angelegenheit jeder Bürger die ihm zu Gebot stehenden Kenntnisse und Erfahrungen den Behörden zur Verfügung stellen müsse. Auch hofften wir, wenigstens Einiges beitragen zu können, um sie einer glücklichen Lösung entgegenzuführen.“

Casimir und seine Mitstreiter betonen auch, dass die ihnen „zur Prüfung überwiesene Vorlage in sehr umsichtiger und gründlicher Weise vorbereitet worden“ sei. Sie werfen sogar die Frage auf, ob die ihnen gestellte Aufgabe „nicht als erfüllt angesehen werden könne“. Sie schliessen dann aber ihre Einleitung mit der Absichtserklärung, sie wollten „nur einige der wichtigsten Fragen herausgreifen, hinsichtlich deren wir mit dem Botschaftsentwurf nicht völlig einig gehen oder sonst auch unsererseits einige Ausführungen angezeigt finden“.<sup>3</sup>

Das ganze Gutachten hat einen Umfang von 27 Seiten. Davon entfallen 21 Seiten auf Kommentare und eigene Einschätzungen der Autoren zu den finanziellen Aspekten des Rückkaufs. Andere Themen, die in der bundesrätlichen Botschaft einen breiten Raum einnehmen, wie etwa die Schilderung der Geschichte der Schweizer Eisenbahnen seit 1847, werden im Gutachten nicht oder höchstens kursorisch behandelt. Die Autoren kommentieren zwar die einzelnen Kapitel der Botschaft, setzen dabei jedoch ihre eigenen Schwerpunkte. Auch mit der Frage der Frage der Wünschbarkeit der Eisenbahnverstaatlichung halten sie sich nicht lange auf, ist diese für sie doch klar gegeben. „Auch frühere Freunde des Privatbahnsystems“ könnten sich „des Gedankens nicht mehr erwehren, daß dasselbe unhaltbar geworden“ sei. Den in früheren Debatten geäußerten Einwand, dass durch die Bahnverstaatlichung eine übermächtige Bürokratie entstehe, nehmen sie auf, um ihn sogleich zu

---

<sup>1</sup> BAR E53#1000/893#1009\*.

<sup>2</sup> StA Olten, PA-003-01-002, S. 41f.

<sup>3</sup> BAR E53#1000/893#1009\*, S. 2.

entkräften. Sie verweisen darauf, dass die Botschaft aufzeige, wie „der Übergang der Bahnen an den Bund sich in einer Weise gestalten“ lasse, „welche einer mit unseren Volksanschauungen unvereinbaren Machtkonzentration bei den obersten Bundesbehörden“ vorbeuge. Sie wenden sich dann gleich der Frage des konzessionsgemässen Rückkaufs zu. Andere Formen der Verstaatlichung, die früher diskutiert wurden, wie die Expropriation oder der freihändige Ankauf durch den Bund, kommen für die Autoren des Gutachtens nicht mehr ernsthaft in Betracht. Diese Grundsatzfrage sei geklärt und die Gründe für den konzessionsgemässen Rückkauf seien „so überzeugend, daß sie der Bestätigung und weiteren Ausführung“ durch die Expertenkommission nicht mehr bedürften. Sie können es sich dann aber doch nicht verkneifen, darauf hinzuweisen, dass der konzessionsgemässe Rückkauf den Bund deutlich günstiger zu stehen komme als eine Enteignung oder ein freihändiger Ankauf. Die konzessionsgemässen Reinerträge als Berechnungsbasis würden einen für den Bund günstigeren Preis ergeben. Sie nehmen sich sogar die Mühe, den konzessionsgemässen Rückkaufswert genau zu berechnen und mit 42'603'321 Franken anzugeben.<sup>4</sup>

Danach geht es im Gutachten im gleichen Stil weiter. Casimir von Arx und die anderen Experten äussern sich zur angestrebten Verstaatlichung aller fünf Hauptbahnen: der Jura-Simplon-Bahn, der Centralbahn, der Nordostbahn, der Vereinigten Schweizerbahnen und der Gotthardbahn. Nur wenn alle diese Bahnen zurückgekauft würden, könnten die entsprechenden Vorteile „sich in vollem Umfange verwirklichen lassen“. Auch hier gehen die Autoren gleich wieder zu finanziellen Aspekten über. Die bundesrätliche Botschaft enthielt schon detaillierte Angaben zur Berechnung des Rückkaufswerts für jede der fünf Hauptbahnen. Basis bildete der gemäss dem neuen Rechnungsgesetz zu bestimmende Ertragswert. Diesem stand als zweite Bewertungsgrundlage der Anlagewert gegenüber. Massgebend für die Bestimmung des Rückkaufswerts sollte der jeweils höhere Wert sein. Bei zwei Bahngesellschaften – der Jura-Simplon-Bahn und der Nordostbahn – überstieg der Anlagewert den Ertragswert, diese Gesellschaften waren also gemäss den Berechnungsgrundsätzen des Rechnungsgesetzes unrentabel, was aber nicht bedeutete, dass sie in ihren eigenen Rechnungen keinen Ertrag ausgewiesen hätten. Das Gutachten hält dazu fest, dass für diese beiden Bahngesellschaften ein Anlagewert von 533 Millionen Franken anzusetzen sei, welcher den Ertragswert um rund 90 Millionen übersteige. Dieser durch den Bund zu bezahlende Aufpreis könne „mancherorts über die Annehmbarkeit des beantragten Rückkaufs Zweifel erwecke“. Diese Bedenken widerlegen die Experten aber sogleich, indem sie darauf hinweisen, dass auch diese Bahnen, wenn sie dereinst durch den Bund betrieben würden, „immer noch einen annehmbaren Ertrag liefern“ könnten. Es folgt eine Berechnung, dass die Linien der Jura-Simplon-Bahn und der Nordostbahn einen jährlichen Ertrag von 2'314'595 Franken abwerfen könnten unter der Voraussetzung, dass der Bund die zur Finanzierung des Ankaufs aufzunehmenden Anleihen mit 3 ½ % verzinsen müsste.

Ein anderes Problem betraf ausschliesslich die Nordostbahn. Diese Gesellschaft weigerte sich nach wie vor, die Konzessionen für ihre zahlreichen Linien in einer einzigen Konzession zusammenzulegen, wie dies die anderen Bahngesellschaften getan hatten. Da auch die bundesrätliche Botschaft noch von einer einheitlichen Konzession für alle Linien ausgegangen war, nahmen sich die Experten die Mühe, die Rückkaufswerte für die verschiedenen konzessionierten Linien einzeln zu berechnen. Sie vergessen dabei auch nicht zu erwähnen, dass diese Berechnungen auf Angaben der Nordostbahn beruhten, die „von ihr selbst als ergänzungsbedürftig bezeichnet“ worden seien. Detailliert listen die Autoren des Gutachtens auf, dass sechs Linien einen Ertragswert aufwiesen, der den Anlagewert übersteige. Diesen Wert beziffern sie auf 213'861'400 Franken. Bei den anderen Linien, deren Anlagewert höher als der Ertragswert veranschlagt wurde, kommen sie auf einen Rückkaufswert von 93'505'031 Franken. Dazu

---

<sup>4</sup> a. a. O., S. 4 – 6.

seien noch die Werte zweier sich im Bau befindlicher Linien zu addieren, bei denen der Anlagewert den Ertragswert voraussichtlich ebenfalls übersteigen werde. Als Rückkaufswert dieser zwei Linien setzen sie 13'947'00 Franken ein. Schliesslich veranschlagten die Experten als Gesamtwert aller Rückkaufobjekte der Nordostbahn 321'313'431 Franken. Dieser Berechnung stellen sie die im Entwurf der Botschaft angegebene Gesamtsumme von 263'876'235 Franken gegenüber. Nachdem sie so mit ihren eigenen Berechnungen den Gesamtpreis für den Ankauf der einzelnen Konzessionen deutlich nach oben korrigiert haben, kommen Casimir von Arx und seine Mitexperten zum Schluss, dass der Bund beim Rückkauf aller einzelnen konzessionierten Linien der Nordostbahn 91'458'206 Franken mehr bezahlen müsse, als wenn alle diese Linien in einer einzigen Konzession zusammengefasst würden und nur nach dem Ertragswert zu bezahlen wären.<sup>5</sup>

Für die Nordostbahn ging es also um einen Extraprofit von 90 Millionen Franken. Um so viel profitabler war der separate Rückkauf der einzeln konzessionierten Linien gegenüber dem Rückkauf aller in einer einzigen Konzession zusammengefassten Linien. Dass die Nordostbahn mit ihrem Hauptaktionär Adolf Guyer-Zeller keine Anstalten machte, ihre Konzessionen zusammenzulegen, erstaunt deshalb nicht. Auf der anderen Seite stand der Bund in der unangenehmen Situation, entweder die Nordostbahn doch noch von der für sie finanziell unvorteilhaften Zusammenlegung zu überzeugen oder für den Rückkauf einen erheblichen Aufpreis zu akzeptieren. Doch die Experten suchten und fanden einen Ausweg:

„Sollte der Rückkauf der Nordostbahn in einheitlicher Zusammenfassung des ganzen Netzes nicht doch erreichbar sein, so bliebe schwerlich ein anderer Ausweg, als der Nordostbahn eine Anzahl ihrer unrentablen Linien, wozu wir nach der Eröffnung von Thalweil-Zug und der nördlichen Zufahrtslinien der Gotthardbahn sich sehr verschlechternde Linie Zürich-Zug-Luzern rechnen, zum Fortbetrieb zu lassen. Es ist kaum zu bezweifeln, daß sie sich bald zur nachträglichen Abtretung der vom Rückkauf ausgeschlossenen Linien zu annehmbarem Preis herbeilassen würde. Für die Linien Zürich-Zug-Luzern und Thalweil-Zug ist eine solche Erwerbung übrigens konzessionsgemäß dem Bund gesichert, indem er nach zehnjährigem Betrieb von Thalweil-Zug, also im Jahr 1907 die Abtretung beider Linien zusammen um deren durchschnittlichen Ertragswert verlangen und die Nordostbahn dannzumal nach der Konzession nicht mehr das Anlagekapital als Minimum beanspruchen kann.“<sup>6</sup>

Dies schrieben die Experten in ihrem an Bundesrat Zemp adressierten Gutachten. Eigentlicher Adressat dieser Zeilen waren aber die Aktionäre der Nordostbahn. Im Klartext bedeutete dies: Wenn die Nordostbahn darauf bestehen sollte, ihre Linien einzeln zurückkaufen zu lassen, dann würde der Bund nur die ihn interessierenden Hauptlinien übernehmen und der Nordostbahn würden die Nebenlinien verbleiben, mit denen sie bloss Verluste einfuhr.

Unter dem Titel „Berechnung der Rückkaufsentschädigungen“ stellen die Autoren Überlegungen an zum aktuellen Wert der Bahnanlagen und zu den Einlagen in die Erneuerungsfonds. Bei der Bewertung der zu übernehmenden Bahnanlagen sei deren Abnutzung durch den Betrieb in Rechnung zu stellen. Der in der Botschaft genannte Wertabzug von „25,9% des Anlagekapitals für Oberbau und Betriebsmaterial“ sei gerechtfertigt: „Trotz der hohen Summe erscheint diese Abschreibung nichts weniger als übersetzt, wenn man bedenkt, daß die rückzukaufenden Bahnen ein durchschnittliches Betriebsalter von 26 Jahren haben und Abschreibungen für Abnutzung nie stattfanden. Durch rechtzeitige Tieferhaltung der Dividenden hätten sich die Bahnen ausreichende Reserven zur

---

<sup>5</sup> a. a. O., S. 8 – 9.

<sup>6</sup> a. a. O., S. 9 – 10.

Ausgleichung bereit stellen können, während jetzt solche nur in unzureichender Größe vorhanden sind.“ Es fehlt auch nicht der Hinweis, dass „in dieser Hinsicht schon das Rechnungsgesetz von 1896 die nötige Wegleitung“ biete.<sup>7</sup>

Die Einlagen in die Erneuerungsfonds waren ebenfalls im Rechnungsgesetz von 1896 geregelt worden. Bei der parlamentarischen Beratung war man damals den Bahngesellschaften bereits insoweit entgegengekommen, als nur für das Rollmaterial, den Oberbau und das Mobiliar verpflichtende Einlagen in den Erneuerungsfonds vorgesehen worden waren. Dazu steht im Gutachten, dass „eher als über die grundsätzliche Berechtigung der Abzüge für die Erneuerungsfonds (...) über deren Höhe verschiedene Ansichten sich geltend machen“. Auch die Experten wollen sich über „die Grundsätze, nach denen die Einnahmen und Entnahmen aus diesen Fonds zu bestimmen sind, „nicht weiter auslassen“. Sie halten aber fest, dass die Fonds-Einlagen gemäss den Berechnungen des Eisenbahndepartements „sehr mässig gegriffen“ seien. Dies gehe schon daraus hervor, dass die Ansätze nur um wenig höher seien als die jährlichen Fonds-Einlagen, welche die Centralbahn vorsehe. Auch der Verwaltungsrat der Nordostbahn habe für die Einlagen in den Erneuerungsfonds vergleichbare Ansätze bestimmt. Die Autoren versäumen aber nicht, darauf hinzuweisen, „daß auch die ermäßigten Sätze von der Nordostbahnverwaltung seither nicht beachtet, sondern die Einlagen in den Erneuerungsfonds von ihr annähernd auf die Hälfte verringert wurden“.<sup>8</sup>

Auch zur Finanzierung des Rückkaufs machen Casimir von Arx und die anderen Experten kritische Anmerkungen. Sie bemängeln, dass die im Entwurf der Botschaft vorgesehene Ablösung der Anleihen der Bahngesellschaften so nicht funktioniere. Es sei nicht möglich, die bestehenden Anleihen einfach zum Kurswert von der Rückkaufssumme abzuziehen. Der Bund werde „sich darauf gefaßt machen müssen, allerwenigstens für diejenigen Anleihen aufzukommen, welche auf den Zeitpunkt der Übernahme der Bahnen durch den Staat fällig oder inner kurzer Frist kündbar sind“. Der Gesamtbetrag dieser durch den Bund abzulösenden Anleihen wird auf 388'828'250 Franken beziffert. Nur Anleihen der Bahngesellschaften mit längerer Laufzeit in der Gesamthöhe von 118'302'150 Franken sollten durch den Bund übernommen werden. Die Übernahme dieser Schuldtitel bedürfe allerdings der ausdrücklichen Zustimmung durch die Gläubiger. Da „der Bund hinsichtlich Solidität und Kreditfähigkeit“ den Bahngesellschaften nicht nachstehe, komme diesem Umstand „keine grosse praktische Bedeutung“ zu. Die Gläubiger würden sich „gerne den Bund als Schuldner gefallen lassen“. Dann listen die Experten auch alle weiteren durch den Bund über die Aufnahme von Anleihen zu finanzierenden Kosten auf, wie die zu erwartenden Bauausgaben von 1896 bis 1903, das Betriebskapital des Bundes und die „Liquidationsbetreffnisse an die Aktionäre“. So habe der Bund auf den 1. Mai 1903 insgesamt 723'641'641 Franken aufzunehmen:

„Diese für unsre Verhältnisse hohen Ziffern sind wohl geeignet, da und dort Bedenken hervorzurufen; indessen darf doch hervorgehoben werden, dass es sich hier um Kontrahierung einer Schuld handelt, deren Betrag ausschließlich zu produktiven Zwecken verwendet wird, daß ferner der Zinslast eine mehr als genügende Einnahme gegenübersteht und daß endlich eine umfangreiche Amortisation wenigstens eines Teils derselben vorgesehen ist. Im Interesse der Aufstellung einheitlicher Zins- und Rückzahlungsbedingen und eines rationellen Amortisationsplanes dürfte es dann sowieso liegen, den größeren Teil der für den Rückkauf aufzubringenden Summen in einem Anleihen zu konzentrieren. Von dem allem abgesehen wird sich das Gelingen der Operation und das schon oben erwähnte Ziel, eine Deklassierung und Auswanderung der Titel zu verhindern, am besten

---

<sup>7</sup> a. a. O., S. 13.

<sup>8</sup> a. a. O., S. 14.

dadurch erreichen lassen, daß man den gegenwärtigen Obligationeninhabern einen Titel offeriert, dessen Zinsertrag für den Anfang etwas höher, für spätere Perioden etwas tiefer normiert würde. Dabei wäre natürlich die Amortisation der Titel bis zum Jahre 1962 und auch frühere Rückzahlung vorzubehalten, während eine antizipierte Kündbarkeit seitens der Titelinhaber ausgeschlossen bliebe.“<sup>9</sup>

Addiert man den Gesamtwert der durch den Bund zu übernehmenden Anleihen und das für die Finanzierung zusätzlich aufzunehmende Kapital, resultiert eine Summe von 841'943'791 Franken als Preis der Bahnverstaatlichung. Nach heutigem Geldwert entspräche dies ungefähr zehn Milliarden Franken. Noch nie zuvor hatte die Eidgenossenschaft ein derart grosses Finanzgeschäft zu tätigen. Dass die Experten den finanziellen Fragen von der korrekten Berechnung des Rückkaufswertes bis zur Finanzierung des Rückkaufs auf dem Kapitalmarkt ihr besonderes Augenmerk widmeten, darf deshalb nicht erstaunen. In diesen sehr ausführlichen Untersuchungen zu den finanziellen Aspekten erkennen wir aber auch die Handschrift von Casimir von Arx. Die akribisch genauen Berechnungen und die eingehende Erörterung der Risiken, welche in die Feststellung münden, dass die Eidgenossenschaft in ihrer damaligen finanziellen Verfassung und ausgezeichneten Kreditwürdigkeit die Finanzlast werde tragen können, sind die Argumente des ausgewiesenen Finanzfachmannes. Bestens vorbereitet konnte er als nächste Etappe die parlamentarische Beratung in Angriff.

### *Die Eintretensdebatte im Ständerat*

Am Dienstag, 15. Juni 1897, um drei Uhr nachmittags begannen die Verhandlungen im Ständerat über das Rückkaufsgesetz. Wie schon beim Rechnungsgesetz war der Ständerat Erstrat und Casimir von Arx eröffnete die Debatte als Sprecher der Kommissionsmehrheit. Er begann mit einer umfassenden Darstellung der Geschichte des Schweizer Eisenbahnwesens seit 1847 und begründete damit die Notwendigkeit der Bahnverstaatlichung. Ausführliche Erwägungen zum Umfang und zur Form der Verstaatlichung leiteten über zu noch ausführlicheren Erläuterungen zur Berechnung des Rückkaufswertes und zu den Modalitäten der Finanzierung. Casimir von Arx sprach lange und legte viel Wert aufs Detail, besonders bei allen Fragen finanzieller Art, bei denen er sich als weitherum anerkannter Experte betätigen konnte. Er füllte mit seiner Ansprache den ganzen Nachmittag aus, jedenfalls wurde die Sitzung nach seinem Votum ohne weitere Wortmeldungen auf den nächsten Morgen vertagt.<sup>10</sup>

Wie schon der Bundesrat in seiner Botschaft vom 25. März 1897 leitete Casimir von Arx sein Votum mit der Geschichte des Eisenbahnwesens seit der Gründung des Bundesstaates ein. Die beispiellosen Dimensionen der zu bewältigenden Aufgabe verliehen dem Vorhaben der Bahnverstaatlichung eine historische Bedeutung, der er angemessen Ausdruck zu verleihen trachtete:

„Ich halte es fast für überflüssig, Sie zu versichern, dass sich die Kommission von Anfang an wohl bewusst war, eine schwere, verantwortungsvolle und wenig dankbare Aufgabe übernommen zu haben. Ich sage schwer und verantwortungsvoll, weil der Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen eine politisch-wirtschaftliche Aktion darstellt, wie eine solche von auch nur annähernder Bedeutung noch nie an die Eidgenossenschaft herangetreten ist und von deren richtigen

---

<sup>9</sup> a. a. O., S. 25.

<sup>10</sup> AB, Ständerat, 1897, S. 219.

Lösung unter Umständen ein guter Teil der künftigen Wohlfahrt unseres Landes abhängen wird; ich sage aber auch wenig dankbar, indem eine solche weittragende Aenderung nicht durchgeführt werden kann, ohne dass ein Teil unserer Mitbürger in seinen bisherigen Anschauungen sich verletzt fühlt, dass Befürchtungen aller Art wachgerufen und beträchtliche materielle Interessen in Mitleidenschaft gezogen werden.

Die Frage der Verstaatlichung der Eisenbahnen ist so alt wie unsere Eisenbahngeschichte selbst. In den eidgenössischen Behörden wurde der Eisenbahnen zuerst Erwähnung gethan bei Beratung der Bundesverfassung von 1848. Die Revisionskommission der konstituierenden Tagsatzung sagt in ihrem Bericht zum Verfassungsentwurf vom 26. April 1848 bei Art. 23, welcher von der Erstellung öffentlicher Werke handelt:

‘Die Eidgenossenschaft kann auf ihre Kosten öffentliche Werke errichten oder die Errichtung derselben unterstützen und zu diesem Zwecke gegen Entschädigung das Recht der Expropriation geltend machen.’ ‘Bei diesem Artikel,’ sagt die Kommission weiter, ‘hatte man besonders die Einführung von Eisenbahnen im Auge.’

Und es war wahrhaftig nicht zu früh, dass die schweizerischen Behörden sich mit der Angelegenheit befassten. England war bereits in den 30er, Frankreich und Deutschland in den 40er Jahren vorangegangen und immer mehr brach die Erkenntnis sich Bahn, welche ungeheuren Umwälzungen im wirtschaftlichen Leben der Völker dieses neueste Verkehrsinstrument im Gefolge habe. Ein Zurückbleiben hinter den Nachbarstaaten wäre gleichbedeutend gewesen mit der Preisgabe der vitalsten Interessen unseres Landes. Das durfte der eben erst erstandene jugendfrische Bundesstaat nicht geschehen lassen und schon unterm 18. Dezember 1849 hat darum die Bundesversammlung den Beschluss gefasst, es sei der Bundesrat einzuladen, ihr folgende Vorlagen zu machen:

1. Den Plan zu einem allgemeinen schweizerischen Eisenbahnnetze;
2. Gutachten und Anträge über die Beteiligung des Bundes bei der Ausführung desselben, sowie Aufstellung von Konzessionsbestimmungen für den Fall der Erstellung der Eisenbahnen durch Privatgesellschaften;
3. den Entwurf zu einem Bundesgesetze betreffend die Expropriation für schweizerische Eisenbahnbauten.

Der letztere Auftrag wurde erledigt durch Erlass des Bundesgesetzes über die Verpflichtung zur Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850, des Gesetzes, welches dermalen noch in Kraft besteht. (...)

Unterm 28. Juli 1852 wurde dann ein Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft erlassen. Das Recht der Konzessionserteilung wurde den Kantonen eingeräumt, ohne dass allgemeine Regeln für den Inhalt der Konzessionen aufgestellt worden wären und es behielt sich der Bund die Genehmigung der Konzessionen vor. Dieses Gesetz, so ungenügend und mangelhaft es auch war, blieb über 20 Jahre lang in Kraft. Es ist das eine lange Spanne Zeit, wenn man bedenkt, wie frühzeitig schon das Bedürfnis nach Aufstellung einheitlicher Grundsätze auf den verschiedensten Gebieten unseres Eisenbahnwesens sich bemerkbar machte. Konflikte aller Art entstanden zwischen den Eisenbahngesellschaften unter sich, den Gesellschaften und den Kantonen, sowie den Gesellschaften und den öffentlichen Verkehrsinteressen. Sie betrafen den Bau neuer Linien, die Regulierung der Anschlussverhältnisse, dann die Aufstellung von Fahrplänen, die Einrichtung von Schnellzügen, Tariffragen und wie die mannigfachen Streitobjekte alle heissen mögen. Da die Netze der Bahngesellschaften in der Regel das Gebiet mehrerer Kantone umfassten, die Interessen dieser letztern aber gar oft einander diametral entgegenstanden und damit jede gemeinsame Aktion verhinderten, so nützten die Bahnunternehmungen diese Verhältnisse weidlich aus und ihr Einfluss und ihre Macht stiegen im gleichen Verhältnis, wie ihnen gegenüber diejenigen der Kantone sich minderten. Es war die längst hinter uns liegende Zeit der sog. Eisenbahnbarone,

welche einen Staat im Staate zu bilden begannen.

Ein solcher Zustand war auf die Länge mit unsern demokratischen Einrichtungen nicht verträglich und immer allgemeiner ergieng der Ruf durchs Land nach Unterstellung der Eisenbahnen unter das öffentliche und bürgerliche Recht, gleich andern industriellen und gewerblichen Unternehmungen, und Uebertragung aller wichtigen Bau- und Betriebsfragen an den Bund. So entstand in der Folge das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiet der schweizerischen Eidgenossenschaft, das heute noch Geltung hat.“<sup>11</sup>

Es folgen Ausführungen zur weiteren Entwicklung des Eisenbahnwesens. Das Bahnnetz habe sich in dieser Zeit „in einer Weise entfaltet, die einen Vergleich mit den uns umgebenden Staaten nicht zu scheuen“ brauche. Casimir von Arx schildert auch die enormen Hindernisse, die beim Bau dieses Netzes zu überwinden waren und die den privaten Investoren grosse Opfer abverlangt hätten. Er beschreibt die Geschichte der verschiedenen Eisenbahngesellschaften seit der Pionierzeit, aus denen schliesslich durch Fusionen und Übernahmen die sechs Hauptbahnen entstanden, deren Rückkauf jetzt zur Debatte stehe:

„Aus der Ihnen vorgeführten Geschichte der Entwicklung unseres Bahnwesens geht im allgemeinen hervor, dass anfänglich der Einführung dieses bahnbrechenden Verkehrsmittels ganz bedeutende Schwierigkeiten entgegenstuden und dass es sehr viel Mut und Hingabe von seite der Initianten und bedeutender materieller Opfer von seite der betreffenden Landesgegenden bedurfte, um unserm Lande die Wohlthaten dieser modernen Strassen zu sichern. Es muss das ohne anderes anerkannt werden und Ihr Referent ist keiner von denjenigen, die da glauben, es sei ein Landesunglück gewesen, dass man sich nicht gleich anfangs zum Staatsbahnbau und -Betrieb hat entschliessen können. Wenn auch zugegeben werden muss, dass in letzterem Falle wahrscheinlich manch ein Projekt unausgeführt geblieben wäre, so sind doch die in der Botschaft angeführten Verlustziffern eine beredte Illustration zu der Lage, in welche der Bund hätte kommen können.

Es sind bei den verschiedenen Unternehmungen nicht weniger als Fr. 94,951,532 verloren gegangen, denen noch Kursverluste bei den 6 Hauptbahnen mit rund 110 Millionen und der Verlust auf der Reduktion des Aktienkapitals der alten Suisse occidentale mit 54 Millionen zuzurechnen, sind. Zu diesen Summen kommen nun aber noch die Zinsverluste, welche namentlich auf den Aktion der westschweizerischen Unternehmungen und der Vereinigten Schweizerbahnen gemacht worden sind.  
(...)

Bessere Zeiten blieben denn auch für unsere Bahnunternehmungen nicht aus. Die wirtschaftliche Lage unseres Landes hat sich in den letzten 50 Jahren von Jahrzehnt zu Jahrzehnt zusehends gebessert. Schweizerischer Unternehmungsgeist, schweizerische Thatkraft und Beharrlichkeit haben in fast allen Teilen unseres Gebietes prächtige Industrien zu hoher Blüte und damit Arbeit, Verdienst und Wohlstand in das vordem arme Land gebracht.  
(...)

Aber auch der Bund steht heute anders da als zu Anfang der 50er Jahre. Aus dem frühern losen Bunde ist unter der Herrschaft der Bundesverfassungen von 1848 und 1874 ein fester politischer Bau geworden, an dessen Fundamenten zu rütteln sich heute niemand mehr untersteht. Fest und unerschütterlich wie sein politisches Gefüge ist aber auch das Vertrauen in seine finanzielle Solidität und Leistungsfähigkeit. Die eidgenössischen Staatsschuldscheine stehen an Beliebtheit denjenigen keines andern kontinentalen Staates nach und jedenfalls ist die Kreditfähigkeit des Bundes so bestellt, dass derselbe finanziell grossen und schwierigen Aufgaben gewachsen ist.

Mit diesen erfreulichen Erscheinungen geht Hand in Hand aber auch der Zug der Zeit dahin, dem Staate die Förderung der allgemeinen Wohlfahrt überall da zu überbürden, wo das Können des

---

<sup>11</sup> a. a. O., S. 203f.

Einzelnen nicht ausreicht, um dieselbe zu möglichster Vollkommenheit auszubilden. Und gewiss auf keinem Gebiete des öffentlichen Lebens macht sich die Notwendigkeit des Eingreifens des Staates so gebieterisch geltend, wie auf demjenigen des Verkehrs. So hat denn der Bund die Post-, Telegraphen- und Telephonanstalten — und ich glaube zur allgemeinen Zufriedenheit — in seine Hand genommen und der Umstand, dass man demselben auch in den Eisenbahnkonzessionen das Recht des Rückkaufes wahrte, setzt doch voraus, dass, wenn man auch auf den Zeitpunkt der Einführung der Eisenbahnen auf die Verstaatlichung nicht eintreten wollte, man dieselbe doch als ein unausbleibliches Postulat der Zukunft betrachtete.“<sup>12</sup>

Es folgen weitere Argumente, weshalb „die Zersplitterung unserer Eisenbahnen“ volkswirtschaftlich „nicht von Vorteil sein“ könne. Er weist im Detail nach, wie die gegenseitige Verrechnung der durch die verschiedenen Bahngesellschaften erbrachten Leistungen einen grossen bürokratischen Aufwand zur Folge hätten. Eine einheitliche Bundesbahn könne auch die Tarife für den Personen- und Güterverkehr nach und nach reduzieren. Auch die Fahrpläne könnten durch eine Bundesbahn „nach allgemeinen weitsichtigen Gesichtspunkten“ gestaltet werden. Diese gemeinwirtschaftlichen Vorteile einer Staatsbahn sollten allen Wirtschaftssubjekten zugutekommen und so zur Steigerung der allgemeinen Wohlfahrt beitragen. Diesen offenkundigen Vorteilen der Staatsbahn stellt Casimir von Arx die Nachteile des bestehenden Privatbahnsystems gegenüber. Er erwähnt besonders die „Machtstellung, welche einzelne Aktionäre (...) sich nach und nach angeeignet“ hätten. Eine „solche Fülle von selbstherrlicher Gewalt“ dürfe es in der Schweizer Demokratie nicht geben. Eine solche Machtkonzentration sei eine Gefahr für „die ruhige und normale Fortentwicklung unseres wirtschaftlichen und socialen Lebens“. Den Abriss über die Geschichte des Bahnwesens führt er zielsicher zu dem Punkt, da die Verstaatlichung der Hauptbahnen als notwendige Konsequenz der bisherigen Entwicklung aufscheint:

„Aus all dem Gesagten geht hervor, dass die Vereinigung unserer Eisenbahnen in eine Hand, beziehungsweise deren Uebernahme durch den Bund, sofern dieselbe unter annehmbaren Bedingungen vollzogen werden kann, einen wirtschaftlichen Fortschritt allerersten Ranges bedeutet.“<sup>13</sup>

Dann geht Casimir von Arx auf die früheren Versuche der Bahnverstaatlichung ein. Indem er sich dabei auf die finanziellen Aspekte konzentriert, kann er seine Argumente auf vertrautem Terrain entwickeln. Er beginnt mit einem Rückblick auf das Jahr 1883, als das erste Mal die Frage eines konzessionsgemässen Rückkaufs der Eisenbahnen durch den beantwortet werden musste. Diese Frage sei damals negativ beantwortet worden, „namentlich deshalb, weil der Kaufpreis dem wirklichen Wert und Ertrag nicht zu entsprechen schien“. Er rechnet den Ständeräten vor, dass die Anlagekosten damals auf 675 Millionen Franken berechnet worden seien, der 25-fache Reinertrag aber auf bloss 492 Millionen, woraus sich eine „Ueberzahlung von 183 Millionen ergeben“ hätte. Immerhin hätten die damals vorgenommenen Abklärungen dazu geführt, dass 1883 das erste Gesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen erlassen worden sei. Es folgt die Schilderung der weiteren Versuche einer teilweisen Bahnverstaatlichung durch den freihändigen Ankauf. Die in den Jahren 1887 und 1888 geführten Verhandlungen über den Ankauf der Nordostbahn seien ohne Erfolg geblieben, weil der Bund die Verpflichtung zum Bau der noch nicht ausgeführten Linien nicht übernommen hätte. Dieser Umstand habe in den „betreffenden Landesteilen“ einen „Sturm der Entrüstung“ ausgelöst und die Chancen der Annahme durch das Parlament und das Volk derart vermindert, dass „der Bundesrat, in

---

<sup>12</sup> a. a. O., S. 205f.

<sup>13</sup> a. a. O., S. 206f.



Ausnützung einer mit der Generalversammlung der Aktionäre der N. O. B entstandenen kleinen Differenz, der vereinbarten Vertrag einfach fallen liess“. Diesem gescheiterten ersten Versuch eines freihändigen Ankaufs stellt er den erfolgreichen, sukzessiven Ankauf der Jura-Simplon-Bahn gegenüber. Dass diese aus der Fusion der Suisse-Occidentale mit der bernischen Jura-Bahn hervorgegangene Gesellschaft zu grossen Teilen im Besitz der in ihrem Einzugsgebiet liegenden Kantone war, wird durch Casimir von Arx als entscheidender Erfolgsfaktor gewertet. Die „allgemeine Zustimmung, welche diesem Ankauf zu teil wurde“, haben den Bundesrat dann ermutigt, „auf der betretenen Bahn weiter zu schreiten“ und auf das Angebot des Konsortiums deutscher und schweizerischer Banken zur Übernahme von 50'000 Aktien der Centralbahn einzutreten. Er verzichtet auf die eingehende Schilderung dieses gescheiterten Ankaufs, da dieser seinen Ratskollegen wohl noch in allzu schlechter Erinnerung gewesen wäre. Er leitet daraus aber die Schlussfolgerung ab, dass der Weg zur Bahnverstaatlichung nicht über den freihändigen Ankauf führen könne. Da auch die Expropriation als Methode der Verstaatlichung „nicht zu empfehlen“ sei, habe es „keinen Sinn, diesen Weg zu betreten, wenn uns die Konzessionen selbst die Möglichkeit verschaffen, innert kürzester Frist und auf ganz natürliche Weise zum gleichen Ziel zu gelangen“. Der konzessionsgemässe Rückkauf erscheint in dieser konsequenten Argumentation als einzig richtiger und gangbarer Weg der Bahnverstaatlichung.<sup>14</sup>

Nachdem Casimir von Arx den Rückkauf als Ausfluss einer historischen Notwendigkeit begründet hat, kehrt er zu wieder zur ihm vertrauten finanzpolitischen Argumentation zurück. Er schildert ausführlich die Grundlagen für die Berechnung des Rückkaufswerts gemäss dem Rechnungsgesetz, das durch ihn selber wesentlich mitgestaltet worden war, um dann kurz und bündig folgendes Resultat zu präsentieren:

„Unter Berücksichtigung der Ihnen erläuterten Grundsätze stellt sich der 25fache Reinertrag aller fünf Bahnen auf 31. Mai 1903 beziehungsweise 1909 auf Fr. 948,597,875, das Anlagekapital auf Fr. 989,798,203, während die eigentliche Rückkaufschädigung nach Abzug der materiellen Minderwerte sich auf Fr. 964,384,769 stellt.“<sup>15</sup>

So ganz mag Casimir von Arx aber den in der bundesrätlichen Botschaft aufgeführten Berechnungen nicht zustimmen. Unter Berufung auf seinen Status als Mitglied der Expertenkommission und auf seine Fähigkeiten als ausgewiesener Finanzfachmann entwickelt er eigene Modalitäten der Finanzierung, die sich vom Vorschlag des Bundesrates deutlich unterscheiden. In Übereinstimmung mit den Darlegungen des Expertenberichts glaube er nicht, dass sich die Finanzierung so einfach werde durchführen lassen, wie es der Bundesrat in der Botschaft beschreibe. Die Bahngesellschaften hätten das Recht darauf zu bestehen, dass ihnen die Rückkaufschädigung bar ausbezahlt werde. Es sei also nicht einfach davon auszugehen, wie dies der Bundesrat tue, dass der Bund die ausstehenden Anleihen der Bahngesellschaften einfach in die eigene Rechnung übernehmen könne. Casimir von Arx rechnet den Landesvertretern in Übereinstimmung mit dem Expertenbericht vor, dass der Bund ein Kapital von 723'641'641 Franken werde aufbringen müssen, und dass demgegenüber nur Bahnanleihen im Wert von 118'302'170 Franken als solche übernommen werden könnten, weil sie erst nach 1904 zur Rückzahlung fällig würden. Doch auch wenn die Eidgenossenschaft neue Anleihen aufnehmen müsste, um die Finanzierung des Rückkaufs zu gewährleisten, sei dies unter den gegebenen Verhältnissen am Kapitalmarkt ohne weiteres möglich:

„Ohne allen Zweifel wird eine Finanzierung zu diesen Ansätzen und normale Verhältnisse voraus-

---

<sup>14</sup> a. a. O., S. 207 - 209.

<sup>15</sup> a. a. O., S. 213f.

gesetzt, von Erfolg begleitet sein. Es darf selbst angenommen werden, dass unter Zuhilfenahme ausländischer Geldinstitute und wenn den Titeln die Börsen von Paris, Frankfurt, Berlin und vielleicht auch London zugänglich gemacht und die Zinscoupons auf diesen Plätzen zahlbar sind, noch günstigere Bedingungen zu erzielen wären. Es darf nur auf die meistens in Frankreich untergebrachte 3% Eisenbahnrente hingewiesen werden, welche über pari notiert ist und somit zu den bestklassierten Anlagepapieren gehört. Gleichwohl sollte die Unterbringung einer künftigen Eisenbahnschuld im eigenen Land angestrebt werden.“<sup>16</sup>

Nach diesen finanztechnischen Ausführungen, die wohl nur für eine Minderheit unter seinen Ratskollegen verständlich gewesen sein dürften, wendet sich Casimir von Arx wieder einem staatspolitischen Thema zu:

„Eine Frage, welche in meinem Referate nicht übergangen werden darf, ist die Stellung der Bundesbahnen zu den künftigen Alpenbahnen. Durch das Gesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom Jahr 1872 wird dem Bunde zur Pflicht gemacht, die Entwicklung der Eisenbahnverbindungen zu fördern und insbesondere den Bestrebungen im Osten, Centrum und Westen der schweizerischen Alpen um Verkehrsanschluss an Italien die möglichste Unterstützung angedeihen zu lassen. Für das Centrum des Landes ist diese Aufgabe durch den Bau der Gotthardbahn dahingefallen. (...) Schon seit Jahrzehnten werden in der Westschweiz bedeutende Anstrengungen gemacht, um das ursprüngliche Programm der Ligne d'Italie — Durchstich des Simplon — zu verwirklichen. Die Fusion der S. O. S. mit den B. J. B. und die seither eingetretene Verkehrssteigerung haben das westschweizerische Eisenbahnnetz so gekräftigt, dass nunmehr das Projekt seiner nahen Verwirklichung entgegengeht. (...) Ich sage also, auch wenn durch den genannten Staatsvertrag mit Italien der Bund sich nicht bereits moralisch zur Förderung des Simplonunternehmens engagiert hätte, so darf und soll der Bund den Durchstich des Simplon ‚sans phrase‘ in Aussicht nehmen. Ich hebe das um so mehr hervor, als ich beim Studium der Akten aus denselben ersehen habe, dass im Fusionsvertrag zwischen der S. O. und den B. J. B. auf die Wichtigkeit des Simplondurchstichs ausdrücklich hingewiesen worden ist und dass die fusionierte Jura-Simplon-Bahn sich gegenüber den Garantiekantonen ausdrücklich verpflichtet hat, den Simplon zu durchstechen. Wenn diese Verpflichtung vorliegt, so betrachte ich es als selbstverständlich, dass, wenn die J. S. an den Bund übergeht, der Bund auch in die Verpflichtungen derselben gegenüber den betreffenden Kantonen bezüglich des Baues des Simplons einzutreten hat.“<sup>17</sup>

Eher kurz streift Casimir von Arx die entsprechenden Projekte einer Alpenbahn im östlichen Landesteil. Während man sich im Westen auf ein Projekt habe einigen können, herrsche im Osten „noch volle Unklarheit“ und es fehle der „Boden für ein praktisches Vorgehen“. Er zeigt sich aber zuversichtlich, „dass der Bund den Bau einer östlichen Alpenbahn in gleicher Weise fördern“ werde wie den Bau des Simplontunnels.<sup>18</sup> Dass die Vertreter der Ostschweizer Kantone sich nicht mit dieser unverbindlichen Absichtserklärung würden abspesen lassen, sollte sich später im Laufe der Detailberatung erweisen. Diese Betonung des neuen westlichen Alpenübergangs und die entsprechenden Zusicherungen waren dem Umstand geschuldet, dass dieses Projekt der Realisierung schon sehr nahe war. Aber mehr noch: Nach wie vor war in den westlichen Landesteilen mit einer starken Opposition gegen die Bahnverstaatlichung zu rechnen. Also war es politisch mehr als opportun, den Westschweizer Kantonen

---

<sup>16</sup> a. a. O., S. 215.

<sup>17</sup> a. a. O., S. 215f.

<sup>18</sup> a. a. O., S. 216.

zu versichern, dass die Eidgenossenschaft den Bau des Alpendurchstichs am Simplon zum erfolgreichen Abschluss führen werde.

Nach diesen Ausführungen zu den Alpenbahnprojekten nimmt Casimir von Arx weitere Einwände gegen die Verstaatlichung auf, Einwände, die gegen die vorgesehene Organisation der neu zu gründenden Bundesbahnen vorgebracht worden sind. Befürchtet wurde ein zu grosser politischer Einfluss auf die Bundesbahnen und eine übermässige Machtkonzentration beim Bundesrat. Diesen Einwänden tritt er entgegen, indem er auf die Kompetenzen der Bundesversammlung verweist, welche sich auf die Abnahme der Jahresrechnung und Geschäftsberichts beschränken würden. Die Oberaufsicht über die Bundesbahnen würde nicht durch die Landesregierung, sondern durch den Verwaltungsrat ausgeübt, von dessen 53 Mitgliedern nur 17 durch den Bundesrat gewählt würden. So sei „eine direkte Einmischung der obersten ausführenden Behörde in das Getriebe der Bundesbahnen vollständig ausgeschlossen“. Nach dieser an die grundsätzlichen Gegner jeglicher Zentralisierung gerichteten Bemerkung fällt der Satz: „Meine Herren! Ich nähere mich dem Ende meiner Betrachtungen.“<sup>19</sup>

Wer meinte, dass jetzt das Ende des von-Arx-schen Eintretensvotums erreicht sei, sah sich getäuscht. Als nächstes geht er auf den grundsätzlichen Einwand ein, dass es nicht zulässig sei, die Eisenbahnen zu verstaatlichen, ohne die Verfassung zu revidieren. Er bemerkt dazu nur kurz, er überlasse es den Juristen aus der vorberatenden Kommission, dieses Argument zu widerlegen. Ganz verkneifen kann er sich die Kritik dann doch nicht, „dass sich die Bundesversammlung selbst ein bedenkliches geistiges Armutszeugnis ausstellen würde, wenn sie entgegen allen früheren Kundgebungen sich in eine derartige Interpretation einliesse“.<sup>20</sup>

Auch mit dieser spitzen Bemerkung an die Adresse der grundsätzlichen Gegner der Bahnverstaatlichung war Casimir von Arx noch nicht am Ende seiner Rede angelangt. Er nahm als nächstes die Kritik vorweg am Nichteintretensantrag von Ständerat Alexandre Gavard. Dieser vertrat als Sprecher die Kommissionsminderheit, war aber anders als sein Genfer Ratskollege Marc-Eugène -Richard kein grundsätzlicher Gegner der Bahnverstaatlichung. Er wollte den Entscheid über das Eintreten lediglich verschieben, um dem Bundesrat Gelegenheit zu geben, mit den Bahngesellschaften in Verhandlung zu treten über die Höhe der Rückkaufsentschädigungen. In seiner vorweggenommenen Replik argumentiert Casimir von Arx in erster Linie mit den Verzögerungen, welche dadurch entstünden, dass der Bundesrat neue Verhandlungen mit den Bahngesellschaften aufnehmen würde. Es sei dann nicht mehr möglich, das Gesetz bis zum nächsten ordentlichen Kündigungstermin zu verabschieden. Er rechnet seinen Ratskollegen vor, dass der Ständerat seine Beratungen zum Rückkaufgesetz in dieser Session abschliessen müsse, damit es bis im September von beiden Räten verabschiedet werden könne. Nur so sei es möglich, eine allfällige Referendumsabstimmung vor dem nächsten Rückkaufstermin vom 26. Februar 1898 anzusetzen.<sup>21</sup>

Ständerat Alexandre Gavard trat als Sprecher der Kommissionsminderheit von Arx' Argumenten entgegen und legte seinen abweichenden Standpunkt ausführlich dar. Er betonte, er sei ein überzeugter Anhänger des Rückkaufs der Eisenbahnen. Er wolle aber den Bundesrat einladen, mit den fünf Bahngesellschaften in Verhandlungen zu treten, um einvernehmlich den Preis der durch den Bund zu erwerbenden Wertschriften festzulegen. Ausführlich rechnete er seinen Ratskollegen vor, dass der Wert der zu verstaatlichenden Gesellschaften eigentlich höher sei als die vom Bundesrat veranschlagte

---

<sup>19</sup> a. a. O., S. 217.

<sup>20</sup> a. a. O., S. 217.

<sup>21</sup> a. a. O., S. 217f.

Rückkaufssumme. Diese Argumentation verfiel aber nicht. Er musste sich von den Befürwortern des Eintretens auf die Vorlage den Vorwurf gefallen lassen, dass er bloss behaupte, ein eifriger Anhänger der Verstaatlichung zu sein, dass aber seine Anträge zeigten, dass er den Rückkauf nicht wirklich unterstütze.<sup>22</sup>

Die grosse Bedeutung des Geschäfts ist ablesbar an der Dauer der Eintretensdebatte, welche sich über zweieinhalb Tage ausdehnte. Nachdem sich alle Mitglieder der vorberatenden Kommission zu Wort gemeldet hatten, folgten noch viele, teils sehr lange Interventionen aus dem Ratsplenum. Manche Redner betonten, eigentlich sei schon alles gesagt und die Meinungen seien gemacht, sie fühlten sich aber dennoch gedrängt, sich zu Wort zu melden, um den besonderen Standpunkt ihres Kantons zu erläutern oder um einer Frage von grundsätzlicher Bedeutung ein entsprechendes Gewicht zu verleihen. Dazu gehörte zuvorderst die Frage, ob eine Verstaatlichung der Eisenbahnen ohne expliziten Verfassungsauftrag überhaupt zulässig sei. Hier taten sich besonders die katholisch-konservativen Ständeräte Karl Reichlion aus Schwyz und Theodor Wirz aus Obwalden hervor. Beide stellten sich vehement auf den Standpunkt, dass der Artikel 23 der Bundesverfassung von 1874, dem gemäss öffentliche Werke auf Kosten der Eidgenossenschaft errichtet und betrieben werden könnten, keine ausreichende Verfassungsgrundlage bilde, um bestehende Eisenbahnnetze zu verstaatlichen. Ständerat Wirz verglich die geplante Bundesbahn mit anderen staatlichen Monopolen wie dem Münzregal oder dem Schiesspulverregal. Sogar für das Zündhölzchenmonopol bemühe man eine eigene Verfassungsgrundlage. Da könne es nicht sein, dass man „das Recht zur Verstaatlichung und zum staatlichen Betrieb der Eisenbahnen in die diesbezüglich stillschweigende Verfassung hineininterpretieren“ wolle.<sup>23</sup>

Doch diese Forderung nach einer expliziten Verfassungsgrundlage für die Bahnverstaatlichung war nicht mehr als ein Rückzugsgefecht. In seiner Replik auf die verschiedenen Einwände konnte sich Bundesrat Zemp darauf beschränken, auf die Botschaft zum Rückkaufsgesetz zu verweisen. Dort seien alle Gründe dargelegt, weshalb sich eine Verfassungsrevision erübrige. „Auf eine genauere Diskussion darüber“ wolle er „nicht eintreten“. Wesentlich ausführlicher äussert sich Zemp stattdessen zu seinem politischen Gesinnungswandel, der ihm zum Vorwurf gemacht worden sei. Er müsse zugeben, 1891 sei er noch ein „eifriger Gegner der Verstaatlichung“ gewesen: „Dann kamen aber die Untersuchungen über die Rückkaufsfrage, die uns namentlich in den Jahren 1894 und 1895 beschäftigten und hier war ich wiederum veranlasst, mich in Verhältnisse hineinzuarbeiten, die nicht zur eigentlichen Administration gehören. Und bei diesen Studien über den Rückkauf hat sich allmählich und nicht ohne Widerstreben bei mir der Gesinnungswechsel vollzogen und ich kam zu dem für mich beruhigenden Abschluss und zur Ueberzeugung, dass die richtige Lösung unserer grossen Eisenbahnfragen darin liege, dass die Staatsbahnverwaltung eingeführt werde. Ich erkläre dies offen und stehe jeden Augenblick dazu. Dass ein Vorwurf deswegen auf mich fällt, mag ja sein, aber ich lasse ihn ruhig an mich kommen.“<sup>24</sup>

Der Gesinnungswandel des ersten konservativen Bundesrates ist auch zu erklären durch die überzeugende Arbeit der Expertenkommission, die sich – mit den Worten Casimir von Arx – „mit aller Energie“ für „die Übernahme der Hauptbahnen durch den Bund“ ausgesprochen hatte.<sup>25</sup> Rudolf Zemp hatte also keineswegs seine Meinung opportunistisch den tagespolitischen Bedürfnissen angepasst. Er liess sich durch den Sachverstand der Experten überzeugen, dass dieser Weg der Bahnverstaatlichung

---

<sup>22</sup> a. a. O. S. 221 – 225, S. 235.

<sup>23</sup> a. a. O., S. 230 und S. 236.

<sup>24</sup> a. a. O., S. 351 f.

<sup>25</sup> StA Olten, PA-003-01-002, S. 45.

der richtige sei, und er leistete dafür seinerseits eine grosse Überzeugungsarbeit in den eidgenössischen Räten und in der Öffentlichkeit.

Danach fiel es Casimir von Arx zu, als Kommissionspräsident das Schlussvotum der Eintretensdebatte zu halten. Nochmals lehnt er es ab, auf die Frage der Verfassungsmässigkeit der Bahnverstaatlichung weiter einzugehen, da hier „doch alle Belehrung unnütz wäre“. Ausführlicher geht er dagegen auf die Argumente derjenigen Ratsherren ein, die sich zwar als Anhänger der Staatsbahn bezeichneten, aber den Preis der Übernahme durch den Bund in direkten Verhandlungen mit den Bahngesellschaften ermitteln wollten:

„Nur gefallen den beiden Herren die Wege nicht, welche nun eingeschlagen werden sollen. Sie sind von dem Gedanken befangen, der konzessionsgemässe Rückkauf, wie er vom Bundesrat vorgeschlagen wird, gehe auf eine Verkürzung der Aktionäre hinaus und sei deshalb vom moralischen Standpunkt aus eigentlich verwerflich. Herr Gavard stellt uns dann den Antrag, unsere Verhandlungen abzubrechen, nicht abzustimmen über das Eintreten, sondern mit den Bahnverwaltungen zu unterhandeln und erst dann, wenn das Resultat dieser Unterhandlungen vorliegt uns weiter mit der Sache zu befassen. Was Herr Gavard und Herr Python wollen, ist nun eigentlich nichts anderes als der freihändige Rückkauf unter Verzichtleistung auf die Benützung des nächsten Kündigungstermines per 1. Mai 1898. Denn die Herren werden doch nicht glauben, dass es uns gelingen werde, wie behauptet worden ist, mit den Eisenbahngesellschaften bis Ende August ins Reine zu kommen. Das wird Herrn Gavard nicht gelingen und wenn man ihm zu den Unterhandlungen selbst die hundert Millionen mitgäbe, welche er verlangt hat (Heiterkeit) und selbst wenn er Herrn Python als Adjutanten mitnehmen würde. Wir unterhandeln mit der Nordostbahn seit neun Jahren über eine Vorfrage, nämlich die Zusammenlegung der Konzessionen der verschiedenen Linien und wir sind noch nicht zu einem Resultat gekommen! Glauben da die Herren, dass es möglich sei, mit der Nordostbahn sich innert einigen Wochen über die Hauptfrage zu verständigen, nachdem, wie wir in der Detailberatung sehen werden, die Differenzen zwischen den Rechnungen der Bahngesellschaft und dem Bunde nicht weniger als 57 Millionen Franken betragen? Solche Differenzen können nicht so leicht bereinigt werden. Das ist unmöglich, weil jede Partei die Verantwortlichkeit fürchtet. Ich glaube, gerade weil die Differenzen bei der Nordostbahn so gross sind, werden sie nur vom Bundesgericht endgültig ausgetragen werden können.“<sup>26</sup>

Diese deutliche, vielleicht etwas launenhafte Stellungnahme war an diejenigen Ratsmitglieder gerichtet, die bereits vom Staatsbahngedanken überzeugt waren, deren Zweifel über das richtige Vorgehen aber noch ausgeräumt werden mussten. Und Casimir von Arx hatte damit Erfolg. Am frühen Abend des 18. Juni 1897 sprachen sich die Ständeräte mit 26 gegen 17 Stimmen für das Eintreten auf die Vorlage aus. Dieses Resultat war wesentlich deutlicher als der Entscheid in der vorberatenden Kommission, welche nur ganz knapp mit sechs zu fünf Stimmen für das Eintreten votiert hatte.<sup>27</sup>

### *Notwendige Kompromisse*

Am 23. Juni setzte der Ständerat die Behandlung des Rückkaufsgesetzes mit der Detailberatung fort. Etliche Abänderungsanträge waren eingereicht worden, die vor allem den verschiedenen

---

<sup>26</sup> AB, Ständerat, 1897, S. 353.

<sup>27</sup> a. a. O., S. 357.

regionalpolitischen oder föderalistischen Interessenlagen geschuldet waren. Ständerat Berthoud beantragte, den Rückkauf auf die Jura-Simplon-Bahn, die Centralbahn und die Vereinigten Schweizer Bahnen zu beschränken. Ausgerechnet die Nordostbahn wäre als von der Verstaatlichung ausgenommen worden. Der St. Galler Ständesvertreter und spätere Bundesrat Arthur Hoffmann wollte die Unterstützung einer Ostalpenbahn im Gesetz verankern, falls der Bau des Simplontunnels durch den Bund mitfinanziert werden sollte. Und gleich zwei Anträge forderten eine stärkere regionale Verankerung der Eisenbahnverwaltung, indem die Zahl der Kreisdirektionen von drei auf fünf beziehungsweise sechs erhöht werden sollte.<sup>28</sup>

Wieder oblag es Casimir von Arx als Kommissionssprecher, die Vorlage möglichst unbeschadet durch die Detailberatung zu steuern. Zuerst hatte er sich mit dem Antrag auseinanderzusetzen, den Rückkauf auf die Jura-Simplon- und die Centralbahn sowie die Vereinigten Schweizerbahnen zu beschränken. Der Neuenburger Ständerat Jean Berthoud hatte beantragt, den Artikel 2 in dem Sinne neu zu formulieren, dass der Rückkauf abschliessend auf diese drei Bahngesellschaften zu beschränken sei. Die Nordostbahn und die Gotthardbahn hätten also als private Gesellschaften weiter bestehen sollen. Berthoud war eigentlich kein Gegner der Staatsbahn.<sup>29</sup> Er befürwortete jedoch ein schrittweises Vorgehen, indem der Bund die Hauptbahnen in mehreren Etappen erwerben sollte. Er begründete dies mit dem Argument, dass der Rückkauf des ganzen Hauptbahnnetzes auf einen Schlag für die Eidgenossenschaft eine viel zu grosse Belastung zur Folge hätte. Zudem könne der Bund bei einem etappierten Vorgehen Erfahrungen mit dem Betrieb eines Eisenbahnnetzes sammeln und diese dann bei der Übernahme weiterer Linien produktiv anwenden.<sup>30</sup>

Der Verzicht auf die Verstaatlichung der Nordostbahn war der schwache Punkt im Antrag Berthoud. In diese Kerbe hieb Casimir von Arx, indem er argumentierte, dass nur die Verstaatlichung eines zusammenhängenden Netzes Sinn mache:

„Ich glaube, wenn wir verstaatlichen wollen, muss das vom Bodensee bis zum Genfersee, und wenn immer möglich von der Nordgrenze bis zur Südgrenze geschehen. Wir müssen ein Eisenbahnnetz bekommen, welches die ganze Schweiz durchzieht. Nun sind allerdings die Verhältnisse bei der N. O. B. nicht so klar wie bei den andern Bahnen, und zwar deshalb, weil die N. O. B. bis jetzt nicht in die Zusammenlegung der Linien gewilligt hat. Allein das ist kein Hindernis. Wir haben das Recht, von der N. O. B. diejenigen Linien, welche zur Komplettierung eines einheitlichen schweizerischen Netzes notwendig sind, zurückzukaufen und wenn wir dabei überfordert werden, gewisse Linien, welche besondere Konzessionen bilden, von der Verstaatlichung auszuschliessen. Insofern sind die Verhältnisse bei der N. O. B. ausserordentlich einfache.“<sup>31</sup>

Und in Bezug auf den Rückkauf der Gotthardbahn verwies er darauf, dass dieser erst 1909 realisiert werden könne aufgrund der staatsvertraglichen Verpflichtungen. Zu diesem Zeitpunkt würden die neuen Bundesbahnen „auch finanziell so erstarkt sein, dass nicht daran zu zweifeln ist, dass die Finanzierung der G. B. dann mit aller Leichtigkeit vor sich gehen wird“. Auch Bundesrat Zemp versuchte die Einwände gegen den Rückkauf der Gotthardbahn zu zerstreuen, indem er darauf hinwies, dass „die Prosperität der schweizerischen Hauptbahnen“ begonnen habe, „seitdem die G. B. die volle Leistungsfähigkeit“ habe entwickeln können: „Wenn wir ein Bahnnetz des Bundes konstruieren wollen,

---

<sup>28</sup> Strebel Heinrich, 1980, S. 230.

<sup>29</sup> Gruner Erich, S. 886.

<sup>30</sup> AB, Ständerat, 1897, S. 447.

<sup>31</sup> a. a. O., S. 443.

so gehört die G. B. notwendig dazu.“ Schliesslich stimmte der Rat mit 23 zu 16 Stimmen zu, alle fünf Hauptbahnen auf den nächsten konzessionsgemässen Termin zurückzukaufen.<sup>32</sup>

Als die eidgenössischen Räte das Rückkaufsgesetz verhandelten, hatte der Bund der Jura-Simplon-Bahn die Konzession für den Simplontunnel bereits erteilt, und die Eidgenossenschaft hatte sich staatsvertraglich gegenüber dem Königreich Italien verpflichtet, für die Ausführung dieses Bauwerks Subventionen zu leisten. Mit dem Bau dieses zweiten Alpendurchstichs war aber noch nicht begonnen worden. Es galt nun, Befürchtungen auszuräumen, die neuen Bundesbahnen könnten nach dem Rückkauf der Jura-Simplon-Bahn auf den Bau des Simplontunnels verzichten. Die vorberatende Kommission schlug deshalb vor, dass mit einem neuen Artikel im Rückkaufsgesetz der Bund zur Ausführung dieses Bauwerks verpflichtet werden sollte, sofern die Schweiz und Italien die beiderseits zugesicherten Subventionen auszuzahlen bereit waren. Dieser Vorstoss im Interesse der Westschweizer Kantone musste eine entsprechende Reaktion aus der Ostschweiz hervorrufen. Ständerat Hofmann machte sich zu deren Wortführer und stellte den Antrag, den ‚Simplon-Artikel‘ mit einem Absatz zu ergänzen, dass der Bund „in gleichem Masse auch die Bestrebungen für die Realisierung einer (...) Alpenbahn im Osten der Schweiz“ fördere. Er begründete dies mit den Worten, dass es in der Ostschweiz „einen höchst beklagenswerten Eindruck machen müsste, wenn in der Rückkaufsvorlage nur vom Simplon und nicht auch von dem östlichen Alpenübergang die Rede sein würde“. Man werde sonst „den Eindruck nicht verwischen können, dass der östliche Alpenübergang in dieser Gesetzesvorlage zu Gunsten westlichen Alpenüberganges geopfert würde“.<sup>33</sup>

Der durch den ‚Splügen-Absatz‘ ergänzte ‚Simplon-Artikel‘ wurde nicht direkt bekämpft. Einwände brachte der Aargauer Ständerat Isler vor, der auch Mitglied der Verwaltungsräte der Nordostbahn und der Gotthardbahn war.<sup>34</sup> Er befürchtete eine zu grosse finanzielle Belastung des Bundes, wenn er gleich zwei neue Alpentunnel finanzieren müsse. Man gewinne zwar Freunde in der West- und Ostschweiz, es könnten der Vorlage aber „auch viele Feinde erwachsen“. Casimir von Arx stellte in seiner Erwiderung klar, dass der Simplon nicht einfach mit dem Splügen gleichgesetzt werden könne. Beim Simplon-Tunnel sei die Eidgenossenschaft schon Verpflichtungen eingegangen, die es einzuhalten gelte. Dieses Projekt sei auch dann auszuführen, wenn das Rückkaufsgesetz abgelehnt würde. Bei der Ostalpenbahn gehe es aber bloss um eine Absichtserklärung:

„Was die andern 50 Millionen anbelangt, für welche wir uns mit der ostschweizerischen Alpenbahn angeblich noch engagieren, so wird noch viel Wasser den Rhein hinunterfliessen, bis wir zur Bezahlung einer Schuld veranlasst werden. Es wird noch eine geraume Zeit verfliessen, bis die Verständigung mit Italien erfolgt ist, bis man über die beidseitigen Zufahrtslinien einig ist, bis die 20 Millionen Subventionen beschlossen sind, bis der Vertrag mit einer Unternehmerfirma abgeschlossen ist etc. Wenn man aber einmal so weit ist, so ist es unsere Pflicht, dass wir für die Ostschweiz einstehen wie wir für den Simplon eingestanden sind und unserm Bundesbahnnetz durch den Bau der östlichen Alpenbahn die notwendige und rationelle Ergänzung geben.“

Ganz gegen seine Art geht Casimir von Arx hier eher nonchalant über finanzpolitische Bedenken hinweg. Ahnte er da bereits, dass dieses ‚Splügen-Versprechen‘ leerer Buchstabe bleiben würde? In der anschliessenden Abstimmung wurde der um den Splügen-Absatz ergänzte Simplon-Artikel denn auch ohne Gegenstimme angenommen.<sup>35</sup>

<sup>32</sup> a. a. O., S. 449 u. 485.

<sup>33</sup> a. a. O., S. 611 u. 622.

<sup>34</sup> Gruner Erich, S. 654.

<sup>35</sup> AB, Ständerat, 1897, S. 622f. u. 627.

Viel mehr zu reden als das nie eingelöste Versprechen einer zukünftigen Ostalpenbahn gaben die Anträge zur Organisation der Bundesbahnen, welche alle auf eine stärkere Dezentralisierung der Verwaltung hinausliefen. Als der Ständerat am Morgen des 30. Juni 1897 mit der Beratung dieser Anträge begann, sah sich Ratspräsident Luzius Raschein gezwungen, die Ratsmitglieder aufzurufen, sich kurz zu fassen, damit das Gesetz noch in der laufenden Session zu Händen des Nationalrates verabschiedet werden könne. Zwei ausformulierte Abänderungsanträge zur Neufassung der Artikel zur Organisation der Bundesbahnen lagen vor. Der erste Antrag stammte vom katholisch-konservativen Freiburger Ständerat Georges Python. Er war Verwaltungsratsmitglied der Jura-Simplon-Bahn, in der Bundesversammlung unterstützte er die Vertretung der Konservativen im Bundesrat. Den zweiten Antrag hatte der Glarner Ständerat Leonhard Blumer eingereicht. In seinem Heimatkanton Mitglied der Demokraten, gehörte er in der Bundesversammlung der sozialpolitischen Gruppe an.<sup>36</sup> Obwohl Python und Blumer gegensätzlichen politischen Lagern angehörten, war die Stossrichtung ihrer Anträge vergleichbar. Sie bezweckten in erster Linie eine Dezentralisierung der Verwaltung der zukünftigen Bundesbahnen und einen stärkeren Einfluss der Kantone. Waren in der bundesrätlichen Botschaft noch drei Kreisdirektionen vorgesehen, wollte Python sechs Eisenbahnkreise schaffen und Blumer immerhin deren fünf. Die Kompetenzen der Kreisdirektionen sollten ausgeweitet werden und diesen wiederum Kreiseisenbahnräte oder Kreisverwaltungsräte beigeordnet werden. Die Mitglieder dieser Räte sollten durch die Kantone gewählt werden. Streng föderalistisch aufgebaut war der Entwurf von Georges Python. Er wollte das Eisenbahnnetz in sechs Kreise mit den Kreisdirektionen Lausanne, Bern, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen einteilen. Das Gebiet eines Kantons hätte dabei nicht auf mehrere Kreise aufgeteilt werden dürfen, die Grenzen zwischen den Kreisen wäre also immer mit einer Kantonsgrenze zusammengefallen.<sup>37</sup> Pythons Insistieren auf seinen offensichtlich nicht realisierbaren Anträgen liess sogar den besonnen argumentierenden Bundesrat Zemp die Fassung verlieren, sodass ihm das Schimpfwort ‚Schafseckel‘ ent schlüpfte. Von Arx, von Python gefragt, was es damit auf sich habe, redete sich auf die nicht ganz korrekte, aber harmlosere Übersetzung „fumistier“ heraus, was etwa mit ‚Schaumschläger‘ gleichgesetzt werden kann.<sup>38</sup>

Ständerat Blumer versuchte mit seinem Antrag die betriebswirtschaftlichen Anforderung bei der Einteilung der Eisenbahnkreise angemessen zu berücksichtigen. Er schlug vor, fünf Kreise zu bilden, deren Umfang im Wesentlichen den fünf zu verstaatlichenden Bahngesellschaften entsprechen sollte. Die hauptsächlichen Kompetenzen wollte er den Eisenbahnkreisen zuweisen, die den Bahnbetrieb beinahe wie eigenständige Unternehmen hätten führen sollen. Genau festlegen wollte er auch, welche Kantone wieviele Vertreter in die Kreisverwaltungsräte entsenden sollten, 19 Kantone oder Halbkantone wären in zwei Verwaltungsräten vertreten gewesen.<sup>39</sup>

Die vorberatende Kommission hatte sich eingehend mit diesen Anträgen befasst und wiederum war Casimir von Arx die Aufgabe übertragen worden, die neuen Kommissionsanträge im Plenum zu vertreten. Sein drückte das Bestreben aus, die konstruktive, einer Verstaatlichung nicht abgeneigte Opposition einzubinden. Ohne auf die Details allzu sehr einzugehen, liess er erkennen, dass er deren Anliegen grundsätzlich teilte:

„Diese Prüfung hat nun stattgefunden, und ich erlaube mir, mit Umgehung aller untergeordneten Punkte, mich vorerst kurz über die Grundzüge des Blumerschen Organisationsprojektes zu

---

<sup>36</sup> Gruner Erich, S. 401 u. 349f.

<sup>37</sup> AB, Ständerat, 1897, S. 677.

<sup>38</sup> In seinen Memoiren schreibt Casimir von Arx nur „Sch...“. StA Olten, PA-003-01-002, S. 112.

<sup>39</sup> a. a. O., S. 682 – 685.



verbreiten. Was Herr Blumer bei seiner Anregung namentlich vorgeschwebt hat, ist der Gedanke, es solle bei den künftigen Bundesbahnen eine weitgehende Decentralisation Platz greifen, sie sollen von der Politik ferngehalten und dem Handel, der Industrie und dem Gewerbe solle ein möglichst grosser Einfluss eingeräumt werden. Gegen diesen Grundgedanken kann prinzipiell nichts eingewendet werden. Es fragt sich nur, ob derselbe auf dem vorgeschlagenen Wege erreichbar ist und namentlich auch, ob nicht damit der grosse wirtschaftliche Fortschritt, den wir mit den Bundesbahnen anstreben wollen, wiederum verloren geht.“<sup>40</sup>

Die von seinem Ratskollegen Blumer geforderte Dezentralisierung ging von Arx aber zu weit. Er bemängelte an dessen Antrag vor allem, dass die Kantone ein viel zu grosses Gewicht erhielten, wogegen der Bund nur die Finanzierung der Bundesbahnen sicherzustellen hätte, ohne auf die Verwendung des Geldes wirklich Einfluss nehmen zu können. Auch der Antrag der Kommissionsmehrheit sah zwar eine Stärkung der Kantone vor, wollte den Bund jedoch nicht völlig ausschalten. Gemäss diesem Antrag sollte sich der auf 55 Mitglieder aufgestockte Verwaltungsrat neu aus 25 Vertretern des Bundes, 25 Vertretern der Kantone und fünf Delegierten der Kreiseisenbahnräte zusammensetzen. Dass gemäss diesem Antrag die Kantonvertreter eigentlich die Mehrheit der Verwaltungsräte stellen würden, weil die Kantone bestellten Kreiseisenbahnräte auch deren Interessen verträten, wurde von Casimir von Arx besonders hervorgehoben.<sup>41</sup>

Der durch von Arx vertretene Mehrheitsantrag der Kommission enthielt neben diesem Entgegenkommen an die Föderalisten auch Elemente einer stärkeren Zentralisierung: Die Wahl der Generaldirektion sollte dem Bundesrat vorbehalten bleiben, während die Kreisdirektoren durch den Verwaltungsrat gewählt werden sollten. Die Wahl der obersten Leitung des Unternehmens durch die Landesregierung sollte die Bundesbahnen der übrigen Bundesverwaltung gleichstellen, deren Amtsdirektoren ebenfalls durch den Bundesrat gewählt wurden. Und die Wahl der Kreisdirektoren durch den Verwaltungsrat statt durch die Kreiseisenbahnräte sollte deren Macht beschneiden und verhindern, dass die einzelnen Kreisdirektionen sich zu allzu selbständigen Unternehmen entwickelten. In der Art und Weise, wie Casimir von Arx diese Anträge formulierte und begründete, zeigte er sich als Meister des ausgewogenen Kompromisses. Er wusste genau, wie weit er den Föderalisten entgegenkommen konnte, ohne die Funktionsfähigkeit des neuen Bundesunternehmens zu gefährden. Es war diese Form des Kompromisses, welche den späteren Erfolg in der Volksabstimmung ermöglichte. Auch Ständerat Wirz, als Sprecher der Kommissionsminderheit, kam nicht umhin, dies zu würdigen:

„Im Interesse der Staatsbahngegner liegt es, wenn möglichst grosse Volkskreise durch den Gesetzesentwurf nicht befriedigt werden. Ich bin aber ein loyaler Gegner der Verstaatlichung, ich fühle mich verpflichtet, zur Verbesserung des Gesetzes möglichst beizutragen. Dabei weiss ich, dass ich den Freunden der Staatsbahnen in die Hand arbeite und wenn wesentliche Anträge der Kommissionsminderheit verworfen werden, so muss ich mich damit trösten, dass dadurch die Aussichten für die Verwerfung steigen. Ich anerkenne das Entgegenkommen des Bundesrates und der Kommissionsmehrheit, indem sie: erstens Kreisräte schaffen und dadurch die rein bürokratische Organisation der Kreise durch ein mehrheitlich föderales Element formell volkstümlicher gestalten wollen; zweitens den Kantonen eine direkte, gleichmässige Vertretung in dem zentralen Verwaltungsrat gestatten; drittens den Eisenbahnrat aufgeben, welcher keineswegs den eidgenössischen Staatsgedanken repräsentiert, sondern eine Präponderanz der grossen Kantone über

---

<sup>40</sup> a. a. O., S. 706.

<sup>41</sup> a. a. O., S. 707.

die kleinen und dadurch eine staatsrechtliche Anomalie geschaffen hätte, und viertens das Wahlrecht der Bundesversammlung wegfallen lassen, welches im Grunde nur ein Wahlrecht der parlamentarischen Majorität gewesen wäre.“<sup>42</sup>

Die Aufteilung des Bahnnetzes in Kreise, deren Anzahl und auch der Sitz der verschiedenen Direktionen waren ein weiterer Tummelplatz, auf dem sich die interessierten Kantone und Städte in Szene setzen konnten. Wiederum waren Casimir von Arx' Fähigkeiten gefordert, die widerstreitenden Interessen auszugleichen und einen tragfähigen Kompromiss zu finden. Mit einem Ausblick ins Ausland, einem Vergleich der Einteilung der Bahnnetze in Frankreich und in den Ländern des Deutschen Reiches versuchte er zunächst die rationelle Grösse eines Bahnkreises zu bestimmen. Diese läge zwischen einer Streckenlänge von 350 km wie bei den preussischen Bahnen und einer Länge von 680 wie bei der französischen Ostbahn. Doch er konzidierte sogleich, dass eine rein betriebswirtschaftliche Betrachtungsweise nicht zielführend wäre:

„Je mehr Kreise wir vorsehen, desto komplizierter und kostspieliger wird natürlich der Verwaltungsapparat werden. Es geht uns aber hier, wie mit vielen andern Fragen. Es kann sich nicht nur darum handeln, das theoretisch Richtigeste anzustreben und dann ganz sicher damit durchzufallen, sondern bestehende Traditionen und Interessen zu schonen und so einen Fortschritt zu erreichen. Bis dahin hatten die Städte Lausanne, Bern, Basel, Luzern, Zürich und St. Gallen eine Eisenbahndirektion. Nach dem Antrag des Bundesrates sollten Basel und St. Gallen geopfert werden. Bern erhielt an Stelle einer Kreisdirektion die Generaldirektion. Darüber ist nun in den betreffenden Städten eine grosse Aufregung entstanden.“<sup>43</sup>

Er liess es sich auch nicht nehmen, auf die zahlreichen Eingaben einzeln einzugehen, welche sich für die Interessen der Kantone und Städte stark machten. Allein aus St. Gallen hätten sich der Gemeinderat, das kaufmännische Direktorium, der Gewerbeverein, die Bankvereinigung, der Ortsverwaltungsrat, der Industrieverein, der Handwerksmeisterverein und der Verkehrsverein gemeldet mit dem Begehren, eine eigene Kreisdirektion zu erhalten. Nur die Eingabe der Stadt Bern, welche neben dem Sitz der Generaldirektion auch eine Kreisdirektion erhalten wollte, fand bei ihm keine Gnade. Es gehe nicht an, dass man Bern, das „von der Bundessonne mehr als andere Bundesglieder beschienen“ werde, auch noch eine Kreisdirektion zugestehe. Dagegen habe sich die vorberatende Kommission einstimmig dafür entschieden, dass auch Basel und St. Gallen eine eigene Kreisdirektion erhalten sollten. Der Entscheid über die Anzahl und die Standorte der Kreisdirektionen war jedoch nicht vom Entscheid über den Sitz der Generaldirektion zu trennen. Ein Ordnungsantrag des Zürcher Ständerates Johannes Stösse, den Entscheid über die Kreisdirektionen zu verschieben, bis der Sitz der Generaldirektion bestimmt sei, wurde gegen von Arx' Willen angenommen. Stössel war auch Zürcher Regierungsrat und Verwaltungsrat der Nordostbahn. Die Hoffnung, Zürich als Sitz der Generaldirektion durchsetzen zu können und Bern dafür mit einer Kreisdirektion zu entschädigen, dürfte das bestimmende Motiv seines Antrags gewesen sein.<sup>44</sup>

Die Wahl des Sitzes der Generaldirektion mündete in eine längere Debatte, in deren Verlauf von den einzelnen Standesvertretern verkehrspolitische, aber auch staatspolitische Argumente vorgebracht wurden, weshalb gerade ihrem Kantonshauptort der Sitz der Generaldirektion zuzusprechen sei. Neben Bern, das durch den einstimmigen Kommissionsentscheid bereits favorisiert war, bewarben sich auch

---

<sup>42</sup> a. a. O., S. 708f.

<sup>43</sup> a. a. O., S. 731.

<sup>44</sup> a. a. O., S. 732.

Gruner Erich: Die Schweizerische Bundesversammlung 1848 – 1920, Bd. I, Bern, 1966, S. 110.

Basel, Luzern und Zürich für den Sitz der Generaldirektion. Jede dieser Städte versuchte mit ihren Stärken zu überzeugen. So sprach für Basel, dass im dortigen Bahnhof am meisten Güter umgeschlagen wurden, nämlich dreimal mehr als in den Bahnhöfen Zürich, Bern und Luzern zusammengenommen. Die Zürcher Vertreter konterten mit dem Argument, dass Basel als Einfallstor in die Schweiz zwar das grösste Verkehrsvolumen aufweise, dass dieser Verkehr aber grossenteils für Zürich bestimmt sei. Schliesslich sei Zürich die bedeutendste Handels- und Industriestadt der Schweiz und auch ein „vorzüglicher Knotenpunkt im internen Verkehr“. Die Anhänger von Luzern hatten einen argumentativ schwereren Stand. Dass Luzern der Sitz der Gotthardbahn war, konnte nicht überzeugen, waren Basel mit der Centralbahn und Zürich mit der Nordostbahn doch ebenfalls Standorte bedeutender Bahngesellschaften. So blieb nur noch der Verweis, dass Luzern für seine verlorene Stellung als Vorort noch nie eine wirkliche Kompensation erhalten habe durch die Ansiedlung zentraler Institutionen des Bundesstaates. Wohl der Ahnung folgend, dass Bern am Ende obsiegen würde, stellte Stössel einen neuen Antrag, den Sitz der Generaldirektion nicht im Gesetz, sondern in einem eigenen Bundesbeschluss festzulegen. Er hatte damit aber keinen Erfolg und sein Antrag wurde deutlich mit 21 zu 7 Stimmen abgelehnt. Die anschliessende Wahl des Sitzes der Generaldirektion erfolgte nach den Regeln einer Bundesratswahl. Gewählt war diejenige Stadt, die das absolute Mehr der abgegebenen Stimmen auf sich vereinigen konnte. In den ersten beiden Wahlgängen erhielt Bern zwar am meisten Stimmen, verfehlte das absolute Mehr aber knapp. Erst im dritten Wahlgang, als nur noch Bern und Zürich zur Wahl standen, konnte sich die Bundesstadt mit 25 zu 19 Stimmen durchsetzen. Damit hatte sich am Ende die Kommission und mit ihr Casimir von Arx durchgesetzt. Der Bildung von fünf Kreisdirektionen gemäss dem Antrag der vorberatenden Kommission stand damit auch nichts mehr im Wege.<sup>45</sup>

Der Ständerat schloss die Detailberatung des Rückkaufgesetzes am 1. Juli 1897 ab. Die unter Namensaufruf durchgeführte Abstimmung zeigte eine starke Geschlossenheit der beiden grossen Fraktionen. Die Katholisch-Konservativen lehnten das Gesetz beinahe einstimmig ab. Einziger Abweichler war der Zuger Standesvertreter Josef Hildebrand. Ähnlich war das Bild bei den Radikalen: sie stimmten der Vorlage mit einer Gegenstimme zu. Diese stammte vom Genfer Alexandre Gavard. Zu ihm gesellte sich der einzige liberale Ständerat, Eugène Richard, ebenfalls aus Genf. Entsprechend den parteipolitischen Kräfteverhältnissen wurde das Rückkaufgesetz mit 25 zu 17 Stimmen deutlich angenommen.<sup>46</sup>

### *Die Verhandlungen im Nationalrat*

Erst nach der Sommerpause, am 22. September 1897, gelangte das Rückkaufgesetz in den Nationalrat. Die Debatte wurde eröffnet durch Nationalrat Konrad Cramer-Frey, Sprecher der Kommissionsmehrheit. Anders als im Ständerat hatte die vorberatende Kommission mit einer sehr deutlichen Mehrheit von 19 zu 2 Stimmen beschlossen, auf die Vorlage einzutreten. Die zwei ablehnenden Stimmen kamen von den beiden katholisch-konservativen Ratsmitgliedern Théraulnat aus dem Kanton Freiburg und Kuntschen aus dem Kanton Wallis. Cramer-Frey hielt wie sein ständerätlicher Kollege von Arx ein überaus langes Eintretensvotum. Er tat dies jedoch in einer betont nüchternen Weise und enthielt sich weitgehend einer patriotisch-überschwänglichen Argumentation. Er stellte gleich zum Anfang klar, dass er „nicht aus theoretischen, sondern rein praktischen Erwägungen zur

<sup>45</sup> AB, Ständerat, 1897, S. 740 – 745 u. 762.

<sup>46</sup> a. a. O., S. 768.

Befürwortung der Vorlage gelangt“ sei. Er gebe nicht viel auf die „sogenannte theoretische Erkenntnis, dass die Eisenbahnen dem Staate gehören, weil sie wie die gewöhnlichen Strassen unentbehrliche Lebensadern des Verkehrs“ seien.<sup>47</sup>

Doch auch Cramer-Frey ging ausführlich auf die Geschichte des Eisenbahnwesens in der Schweiz ein, um dann festzustellen, es sei jetzt an der Zeit, zum System der Staatsbahnen überzugehen. Ebenfalls breiten Raum in seinem Votum nahmen Erörterungen zu den Modalitäten des Rückkaufs und zum gerechten Preis ein. Dass der Staat die Eisenbahnen nicht auf dem Weg der Expropriation erwerben könne, war für den zentristisch orientierten Freisinnigen gar keine Frage. Auch der freihändige Ankauf der Bahnen durch den Bund war für ihn keine Alternative zum konzessionsgemässen Rückkauf. Seine Argumente waren weitgehend dieselben wie in der Eintretensdebatte des Ständerates. Für die Berechnung des Rückkaufpreises sah er keine Alternative zu den im Rechnungslegungsgesetz festgelegten Modalitäten. Anders als von Arx erging er sich aber nicht in langen Ausführungen zu Preisen und Zinssätzen, sondern verwies auf das von ihm mit Casimir von Arx verfasste Gutachten, welches die in dieser Hinsicht zu knapp ausgefallene bundesrätliche Botschaft sinnvoll ergänze. Cramer-Frey schloss sein Votum mit einem Verweis auf die Bundesräte Welti und Zemp ab, welche als einstige Gegner der Bahnverstaatlichung, nachdem sie „näher in das Getriebe hineingesehen“ hätten, nun die Verstaatlichung als einzig richtige Lösung bezeichneten.<sup>48</sup> Etwas andere Akzente setzte Emile Gaudard, der französischsprachige Sprecher der Kommissionsmehrheit. Der radikale Waadtländer Nationalrat begann sein Votum mit grundsätzlichen Erwägungen zu den Aufgaben des Staates. Zwar hätte die Kantone und später der Bund privaten Gesellschaften Konzessionen erteilt zum Bau und Betrieb der Eisenbahnen. Diesem Recht zur privaten Ausbeutung eines Monopols stehe aber das Recht des Staates gegenüber, das Eisenbahnnetz zurückzukaufen. Anders als der zentristisch orientierte Cramer-Frey stellte er den gemeinwirtschaftlichen Charakter der Eisenbahn ins Zentrum: Die Bahnen seien nicht anders zu behandeln als die Strassen, die Post oder die Telegraphendienste, somit sie auch als Service public zu bezeichnen.<sup>49</sup>

Als Sprecher der Kommissionsminderheit trat Joseph Kuntschen auf, ein konservativer Walliser Volksvertreter und grundsätzlicher Gegner der Verstaatlichung. Er stellte die durch die versprochenen Einsparungen und Tarifsenkungen in Zweifel und bestritt die durch eine einheitliche Organisation des Bahnwesens in Aussicht genommenen Einsparungen. Und das Hauptargument der Gegner, die fehlende Verfassungsgrundlage der Verstaatlichung, nahm in seinem Votum auch einen bedeutenden Platz ein. Doch die Gegner hatten im Nationalrat einen weit schwereren Stand als im Ständerat. Das zahlenmässige Übergewicht der Volksvertreter aus den grossen, verstaatlichungsfreundlichen Kantonen hatte zur Folge, dass das Rückkaufgesetz im Nationalrat mit einer komfortablen Mehrheit von 98 zu 29 Stimmen angenommen wurde.<sup>50</sup>

## *Differenzbereinigung im Eilverfahren*

---

<sup>47</sup> Strebhel Heinrich: Die Diskussion um den Rückkauf der schweizerischen Privatbahnen durch den Bund 1852 – 1898, Diss. Zürich, 1980, S. 231.

AB, Nationalrat, 1897, S. 818f.

<sup>48</sup> a. a. O., S. 820 – 827.

<sup>49</sup> a. a. O., S. 828.

<sup>50</sup> a. a. O., S. 832 – 834 u. S. 1180.  
Gruner Erich, a. a. O., S. 866f.

Nach der Beratung im Nationalrat waren etliche Differenzen zur Fassung des Ständerates zu bereinigen. Wiederum oblag es Casimir von Arx, die parlamentarische Beratung zu einem guten Ende zu führen. Viele Differenzen waren von geringer Bedeutung oder betrafen eher redaktionelle Änderungen. Sie wurden meist kurz abgehandelt, indem die Ständeräte die Fassung des Nationalrates übernahmen. Zwei Differenzen bedurften jedoch der eingehenderen Beratung: die Einrichtung des Reservefonds und die Bestimmungen zur Besetzung der Kreisdirektionen. Schon bei der ersten Beratung im Ständerat hatte sich Casimir von Arx vehement für die Schaffung des bis auf 50 Millionen Franken zu äufnenden Reservefonds eingesetzt. Mit dieser finanziellen Reserve sollte die Unabhängigkeit der Bundesbahnen von der Bundeskasse und die Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs auch in Zeiten finanzieller oder politischer Krisen sichergestellt werden. Dass der Nationalrat den Reservefonds wieder aus dem Gesetz gekippt hatte, war für Casimir von Arx völlig inakzeptabel. Er verteidigte deshalb die ursprünglich von ihm vertretene Fassung erneut, ging es doch aus seiner Sicht um nichts weniger als um die finanzielle Absicherung der Bundesbahnen. Ohne Gegenantrag wurde sein Antrag stillschweigend angenommen.<sup>51</sup>

Anders verhielt es sich bei den Bestimmungen zur Wahl der Kreisdirektoren. Der Nationalrat hatte hier eine Änderung des Ständerates teilweise rückgängig gemacht, indem er als Wahlbehörde für die Mitglieder der Generaldirektion wie der Kreisdirektionen den Bundesrat bestimmte. Der Ständerat hatte dagegen in seiner Fassung vorgesehen, die Kreisdirektoren durch die Kreiseisenbahnräte wählen zu lassen. Hier unterstützte von Arx die Version des Nationalrates, entsprach sie doch weitgehend seinen ursprünglichen Intentionen. Eindringlich ermahnte er seine Ratskollegen, dem Nationalrat bei den Wahlbestimmungen für die Kreisdirektoren entgegenzukommen, schliesslich habe dieser bereits der Schaffung der Kreiseisenbahnräte zugestimmt. Auch sei der Nationalrat dem Ständerat bereits insofern entgegengekommen, indem er die Generaldirektion wie die Kreisdirektionen nur auf Vorschlag des Verwaltungsrates wählen lassen wolle: „Das ist von kolossaler Tragweite. Nach meiner Auffassung ist damit die eigentlich wählende Körperschaft nicht der Bundesrat, sondern der Verwaltungsrat, und nur in Ausnahmefällen wird der Bundesrat eine Person beseitigen, die ihm vom Verwaltungsrat vorgeschlagen worden ist.“ Auch hier folgte der Ständerat dem Antrag von Casimir von Arx. Ahnte er da bereits, dass er selber später den Verwaltungsrat präsidieren und so eine Schlüsselrolle bei der Besetzung des obersten Kaders der Bundesbahnen ausüben würde?<sup>52</sup>

An einem einzigen Tag, am 15. Oktober 1897 konnte das Rückkaufgesetz zu Ende beraten werden. Die beiden Kommissionssprecher Cramer-Frey und von Arx waren sichtlich bemüht, die letzten Differenzen zu beseitigen, damit das Gesetz noch in der Herbstsession verabschiedet werden konnte. Nach zweimaligem Wechsel zwischen den Räten konnten die letzten Differenzen bereinigt werden. Bei der einzigen noch wesentlichen Differenz, den Bestimmungen über den Reservefonds, setzte sich die kleine Kammer durch, sodass schliesslich Casimir von Arx bei diesem für ihn entscheidenden Punkt einen Erfolg verbuchen konnte. Am frühen Abend letzten Sessionstages war das Rückkaufgesetz zu Ende bereit und damit der Weg frei für die Volksabstimmung vom 20. Februar 1898.

### *Die Schweizer Bahnen dem Schweizer Volk*

Dass die Gegner des Rückkaufgesetzes das Referendum ergreifen würden, war allgemein erwartet worden. Auch die Befürworter wollten, dass diese Frage von grosser Tragweite dem Volk zur

<sup>51</sup> AB, Ständerat, 1897, S. 1292 – 1294.

<sup>52</sup> a. a. O., S. 1297.

Abstimmung unterbreitet wurde. Sie erhofften sich eine möglichst deutliche Annahme und damit ein klares politisches Mandat für den Aufbau der Schweizer Bundesbahnen. Für die Gegner des Rückkaufs war die Volksabstimmung das Gefecht der letzten Chance. Der Abstimmungskampf wurde von beiden Seiten mit grossem Einsatz geführt.<sup>53</sup>

Bereits am 12. Dezember 1897 – einen Monat vor Ablauf der Referendumsfrist – versammelten sich die Delegierten der Freisinnig-demokratischen Partei in Bern zum Parteitag. Haupttraktandum war die Parolenfassung für die Abstimmung zum Rückkaufgesetz. Wiederum war es Casimir von Arx zugefallen, das Einführungsreferat zu halten. Der Parteivorstand hatte ihm eine Redezeit von bloss einer halben Stunde zugebilligt, sodass er sich gezwungen sah, sich seiner Aufgabe in „kurzen, knappen Zügen“ zu entledigen. Überzeugen musste er niemanden mehr. Anders als am Parteitag in Olten, als es um die Parolenfassung zum Rechnungslegungsgesetz gegangen war, konnte er nun mit Freude konstatieren, dass alle, die „frei gesinnt sind im Lande“, die Verstaatlichung der Eisenbahnen unterstützen würden. Er richtete seine Rede zuvorderst an die versammelten Delegierten, eigentlicher Adressat war aber die öffentliche Meinung, die es im Abstimmungskampf zu gewinnen galt. Die Rede wurde denn auch im vollen Wortlaut im „Bund“ und im „Berne Korrespondenzblatt“ abgedruckt.<sup>54</sup> In seiner Rede vertraute er auf die überzeugende Kraft seiner Argumente und distanzierte sich von billiger Polemik, wie sie etwa gegen ausländische Kapitalisten vorgebracht wurde, die bloss ihren Profit aus den Schweizer Bahnen ziehen wollten. Man solle „alles vermeiden, was auch nur den Schein erwecken könnte, als sei es uns um eine Verhetzung des Volkes oder um einen Appell an seine niedern Instinkte zu tun“. So unterschieden sich seine Argumente nicht wesentlich von denjenigen, mit denen er schon im Ständerat erfolgreich gekämpft hatte und denen die Gegner nichts Überzeugendes entgegensetzen konnten. Eindringlich schilderte er die Probleme im Bahnbetrieb, die nur deshalb bestanden, weil konkurrierende Bahngesellschaften mit eigenem Rollmaterial, unterschiedlichen Signalsystemen und verschiedenen Tarifen auf dem Schweizer Bahnnetz verkehrten. Ein rationeller Betrieb sei so schlechthin unmöglich. In naher Zukunft seien auch bedeutende Investitionen zu tätigen, namentlich der Ausbau der grossen Bahnhöfe und der Bau eines durchgehenden zweiten Gleises auf der West-Ost und der Nord-Süd-Achse. Solche Investitionen seien durch die privaten Bahngesellschaften nicht zu leisten.

Den weitaus breitesten Raum in von Arx' Rede nahm aber – wenig erstaunlich – die Erörterung der Finanzierung des Rückkaufs und des späteren Betriebs der neuen Bundesbahnen ein. Die Argumente enthielten in konzentrierter Form die Berechnungen, die er schon im Ständerat ausgebreitet hatte. Er rechnete vor, dass die Gesamtkosten des Rückkaufs mitsamt der erst 1909 zu übernehmenden Gotthardbahn 964 Millionen Franken betragen würden. Die Eidgenossenschaft verfüge über eine ausgezeichnete Kreditwürdigkeit und könne das nötige Kapital durch die Herausgabe von Anleihen ohne Weiteres beschaffen. Vertrauend auf die Überzeugungskraft seiner Argumente konnte Casimir von Arx feststellen, dass „die verkehrspolitischen, die finanziellen und die patriotischen Interessen des Landes die Annahme der Vorlage gebieterisch erheischen“ würden. Auch die Gegner könnten sich dieser Einsicht im Grunde nicht verschliessen. Für dieses Votum erntete er rauschenden Beifall. Auch der zweite Redner, der Waadtländer Nationalrat Adolphe Jordan, hieb in dieselbe Kerbe. Er betonte, dass die Verstaatlichung der Eisenbahn ein verfassungsmässiges Projekt sei, das auch die volkswirtschaftliche Stellung der Schweiz gegenüber dem Ausland fördern werde. Niemand äusserte Kritik, und das Rückkaufgesetz wurde von den Delegierten einstimmig zur Annahme empfohlen. So geriet dieser Parteitag zu einer Demonstration freisinniger Einigkeit. Die Delegierten versammelten sich

---

<sup>53</sup> Strebel Heinrich, a. a. O., S. 236.

<sup>54</sup> Der Bund, 13./14.12.1897.  
Berne Korrespondenzblatt, 17.12.1897.

anschliessend zum Bankett, wobei zahlreiche Tafel sprüche auf das Gelingen des Projekts ausgebracht wurden. Zum Schluss wurde dann die Nationalhymne angestimmt.<sup>55</sup>

Vier Tage nach den Freisinnigen versammelten sich die Delegierten der Katholisch-Konservativen ebenfalls in Bern zum Parteitag. Erwartungsgemäss beschlossen sie die Nein-Parole zum Rückkaufgesetz. Doch eine prominente konservative Stimme erhob sich für ein Ja. Bundesrat Zemp warb als Vorsteher des Eisenbahndepartements für die Annahme des Rückkaufgesetzes. Er war in der öffentlichen Debatte sehr präsent und es gelang ihm, für die befürwortende Seite eine breite Bresche in die konservative Ablehnungsfront zu schlagen. Seine Entlebucher Rede vom 2. Februar 1898 kann als konservative Entsprechung zu von Arx' Rede vor den freisinnigen Delegierten gelten. Wie schon in den Verhandlungen im Ständerat ging Zemp ausführlich auf seinen Gesinnungswandel vom Gegner der Bahnverstaatlichung zu deren entschiedenem Befürworter ein. Seine siebenjährige Tätigkeit als Vorsteher des Eisenbahndepartements habe ihn zu der klaren, festen Überzeugung gebracht, dass der Rückkauf der fünf Hauptlinien „im dringlichen Interesse“ des Landes liege. Diese Aussage wurde von den zahlreichen Anwesenden mit stürmischem Beifall quittiert. Die Hauszeitung der Luzerner Konservativen, das „Vaterland“, stand im Lager der Verstaatlichungsgegner. Da liess es sich das freisinnige „Luzerner Tagblatt“ nicht nehmen, Zemps Rede in vollem Wortlaut abzudrucken.<sup>56</sup>

Im Abstimmungskampf bildeten sich wieder dieselben Allianzen wie schon bei der Abstimmung über das Rechnungslegungsgesetz. Neben den Freisinnigen warben auch die Sozialdemokraten und der Grütli-Verein für die Vorlage. Bei den Gegnern taten sich die Genfer Föderalisten und Liberalen hervor, welche als erste die Unterschriftensammlung für das Referendum eröffneten. Zu ihnen gesellten sich die konservativen Protestanten im Kanton Bern und die Katholisch-Konservativen. Der Abstimmungskampf wurde mit grossem Einsatz geführt. Im ganzen Land gab es Versammlungen der Befürworter und Gegner, und in der Presse erschienen unzählige Artikel. Besonders in Erscheinung trat als Befürworter Nationalrat Cramer-Frey, der vor allem in der NZZ mehrere Artikel publizierte.

Casimir von Arx trat nach weiterhin bei den zahlreichen Versammlungen auf, die im ganzen Land stattfanden. In seinen Erinnerungen erwähnt er als Höhepunkte der Kampagne, an der er sich „mit grossem Eifer“ beteiligt habe, neben der Delegiertenversammlung vom 12. Dezember 1897 in Bern die ebenfalls von der FDP organisierte Versammlung in der Basler Burgvogtei vom 18. Februar 1898. Diese Versammlung zog ein zahlreiches Publikum an, er selber schreibt von 1800 Teilnehmern, die NZZ vom gleichen Tag wusste aber nur von 1200 Anwesenden zu berichten. Auch an weiteren Versammlungen ist er als Redner aufgetreten, so namentlich in Zug, Solothurn, Lostorf und Olten, wo auch das Bahnpersonal zahlreich und mit Musikbegleitung aufmarschierte. Die Meinungen an diesen Versammlungen waren schon gemacht und zum Abschluss wurde meist eine Resolution für die Annahme des Rückkaufgesetzes einstimmig verabschiedet. Diese Veranstaltungen waren so Machtdemonstrationen, mit denen eine weitere Öffentlichkeit überzeugt werden sollte.<sup>57</sup>

Das Abstimmungsergebnis schliesslich geriet zum Triumph der Befürworter der Bahnverstaatlichung. Bei einer Rekord-Stimmbeteiligung von 78,1 % wurde das Rückkaufgesetz mit 67,9 % Ja-Stimmen

---

<sup>55</sup> Der Bund, 12.12.1897.  
NZZ, 13.12.1897.

<sup>56</sup> Strebel Heinrich, a. a. O., S. 242 – 248.  
Luzerner Tagblatt, 04.02.1898.

<sup>57</sup> StA Olten, PA-003-01-002, S. 114.  
NZZ, 15.02.1898, 18.02.1898.  
Der Bund, 30.01.1898, 03.02.1898, 15.02.1898.

angenommen. Die Befürworter hatten also ihre Anhängerschaft im Vergleich zur Abstimmung über das Rechnungslegungsgesetz nochmals erweitern können. Neben Luzern stimmten in der Innerschweiz diesmal auch Nidwalden und Zug zu.<sup>58</sup>

---

<sup>58</sup> Linder Wolf; Bolliger Christian; Rielle Yvan (Hsg.): Handbuch der eidgenössischen Volksabstimmungen 1848 – 2007, Bern - Stuttgart - Wien, 2010, S. 91 – 93.  
Strebel Heinrich, a. a. O., S. 236f. u. 260f.



## *Sein eigener Erfolg*

Der Abstimmungsausgang war auch Casimir von Arx' persönlicher Erfolg. Sein Heimatkanton Solothurn hatte den Rückkauf der Schweizer Bahnen mit überwältigender Mehrheit befürwortet. Und ganz besonders gefeiert wurde das Abstimmungsergebnis in der Eisenbahnstadt Olten mit einem Fackelzug, der zum Konzertsaal zog, wo man das Resultat der Abstimmung mit Begeisterung aufnahm. Die Versammlung sandte an alt Bundesrat Welti und Bundesrat Zemp Glückwunschtelegramme und Casimir von Arx wurde speziell geehrt für seinen Einsatz als Kommissionspräsident und als Redner bei den zahlreichen Versammlungen im Abstimmungskampf.<sup>59</sup> Auch Jahre später, bei der Niederschrift seiner Erinnerungen, stand er noch unter dem Eindruck dieses Abstimmungsergebnisses und machte den Triumph noch etwas grösser, indem er notierte, nur Neuenburg habe als einziger Kanton die Vorlage knapp abgelehnt. In Wahrheit waren es sechs Kantone und zwei Halbkantone mit ablehnenden Mehrheiten, was immer noch als grosser Erfolg gewertet werden konnte.<sup>60</sup>

Zum grossen Erfolg beigetragen hat zweifelsohne das enorme Engagement in der Abstimmungskampagne. In erster Linie zu nennen sind hier neben Casimir von Arx der Einsatz von Bundesrat Rudolf Zemp und von Nationalrat Robert Cramer-Frey, aber auch all die unzähligen Veranstaltungen in Stadt und Land, welche einen grossen Teil der Bevölkerung zu erreichen vermochten. Aber diese Kampagne konnte nur deshalb so breit und erfolgreich wirken, weil schon vorher die wesentlichen Grundlagen gelegt worden waren. So war es in der parlamentarischen Beratung entscheidend, die nötigen Kompromisse einzugehen, um der Vorlage eine möglichst breite Unterstützung zu sichern. Im Ergebnis gelang es, verschiedene regionalpolitische Interessen zu berücksichtigen, ohne das übergeordnete Ziel der einheitlichen Bundesbahnorganisation zu gefährden. Der Preis für diese Kompromisse war eine schwerfällige Organisationsstruktur der Bundesbahnen, namentlich der mit 55 Mitgliedern eindeutig zu gross geratene Verwaltungsrat, die fünf statt bloss drei Kreisdirektionen oder die Kreiseisenbahnräte, die zwar nicht viel zu entscheiden hatten, aber die Organisationsstruktur zusätzlich aufblähten. Rückblickend war sich auch Casimir von Arx dieser Problematik bewusst. In seinen Memoiren räumt er ein, dass die Organisation „von Anfang an eine etwas schwerfällige und komplizierte“ gewesen sei. Ohne diese Rücksichtnahme auf die historisch gewachsenen Strukturen der Bahngesellschaften und die regionalen Interessen wäre es aber unmöglich gewesen, das Rückkaufgesetz erfolgreich durch die Beratungen im Ständerat zu bringen. Zu ergänzen wäre, dass auch der abschliessende Volksentscheid ohne die Berücksichtigung dieser Regionalinteressen weniger deutlich ausgefallen wäre.<sup>61</sup>

Die Basis für den fulminanten Abstimmungserfolg war aber schon vor der parlamentarischen Beratung gelegt worden. Und auch hier leistete Casimir von Arx einen entscheidenden Beitrag. Es war der Expertenbericht, den Bundesrat Zemp zur Begutachtung der bundesrätlichen Botschaft bestellt hatte und der vor Beginn der Debatte in den Räten vorgelegt wurde. Mit diesem Gutachten von Ständerat von Arx, Nationalrat Cramer-Frey und drei ehemaligen Mitgliedern der Direktion der Nordostbahn wurde die Richtung der Debatte in den Räten und im Abstimmungskampf vorgegeben. Gestritten wurde darum, ob und wie die neuen Bundesbahnen zum Gedeihen der Volkswirtschaft beitragen konnten und ob dieses grösste öffentliche Werk des Bundes auf einem soliden finanziellen Fundament stehen würde. Und hier verfügten die Befürworter der Bahnverstaatlichung schlicht über die besseren Argumente und konnten

---

<sup>59</sup> NZZ, 22.02.1898.

<sup>60</sup> StA Olten, PA-003-01-002, S. 115.  
Linder Wolf, a. a. O., S. 92.

<sup>61</sup> StA Olten, PA-003-01-002, S. 113f.

die Gegner in die Defensive zwingen. Diese versuchten, eine neue Argumentationslinie zu eröffnen, indem sie die Verfassungsmässigkeit der Verstaatlichung in Zweifel zogen. Das gelang ihnen aber nur bedingt. Ihr Auftritt vermochte nur die eigenen Anhänger zu überzeugen und im öffentlichen Diskurs konnten sie die hegemoniale Stellung der Promotoren der neuen Bundesbahnen nicht ernsthaft gefährden.

Doch dieser Erfolg war nicht das alleinige Werk von Casimir von Arx, er war das Resultat gemeinsamer Anstrengungen der Promotoren der Bahnverstaatlichung. Diese Unterstützer waren zahlreich, entscheidender Erfolgsfaktor war aber die Kerngruppe, bestehend aus Bundesrat Zemp, Nationalrat Cramer-Frey und Ständerat von Arx. Sie verkörperten gemeinsam überlegenen Sachverstand und Durchhaltewillen, verbunden mit der Fähigkeit zum Kompromiss, wo dieser unausweichlich war, um das Projekt voranzubringen. Zu dritt steuerten sie die Vorlage sicher durch die Beratungen im National- und Ständerat und standen auch im Abstimmungskampf an vorderster Front. Mit der Annahme des Rückkaufgesetzes hatten sie ihr erstes grosses Etappenziel erreicht. Nun musste der Aufbau der Bundesbahnen als schweizerisches Unternehmen gelingen. Auch hier sollten sich Casimir von Arx und seine Mitstreiter zu bewähren haben.

*Abkürzungen:*

AB:	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
BAR:	Schweizerisches Bundesarchiv
HLS:	Historisches Lexikon der Schweiz
NZZ:	Neue Zürcher Zeitung
OT	Oltner Tagblatt
SBBHIST	SBB Historic, Archiv
StA Olten:	Stadtarchiv Olten
SZG:	Schweizerische Zeitschrift für Geschichte