

Zeitschrift: Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Bern
Band: 73 (1990)

Artikel: Geschichte des Kantons Bern seit 1798. Band 2, Die Entstehung des demokratischen Volksstaates 1831-1880
Autor: Junker, Beat
Kapitel: 2: Die Anfänge der Eisenbahn im Kanton Bern
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1070975>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

II. KAPITEL

DIE ANFÄNGE DER EISENBAHN IM KANTON BERN

1. DER VERTRAG MIT DER CENTRALBAHN-GESELLSCHAFT

Probleme rund um die Eisenbahn traten in der bernischen Politik ungefähr seit 1840 auf, wenn auch vorerst bloss am Rande. Kantonsregierungen verschiedener Parteifarbe mussten sich damit auseinandersetzen, und wir fassen deshalb hier in einem besondern Abschnitt Entwicklungen zusammen, die neben den Änderungen der Staatsverfassung und dem Wechsel in der Zusammensetzung von Exekutive und Grosse Rat abliefen. Dabei schieden sich die Geister selten nach Weltanschauungen, sondern eher nach den Interessen von Regionen oder Wirtschaftsgruppen.

Kurz vor der Mitte des 19. Jahrhunderts fuhren in England und auf dem europäischen Kontinent schon eine Reihe von Eisenbahnen, auch in Gegenden nahe der Eidgenossenschaft. Diese spürte also die Wirkungen des neuen Verkehrsmittels auf jeden Fall, auch wenn sie selber sich ihm nur zögernd erschloss. Ihr Gelände bot für Bahnbauten mancherorts Schwierigkeiten, und die Alpen galten vorerst noch als unüberwindlich. Zudem besass sie im internationalen Vergleich gute Strassen und Posteinrichtungen, welche den meisten Bedürfnissen genügten. Ihr föderalistischer Aufbau gestaltete bis 1848 den Erwerb einer Konzession oder Gespräche über Streckenführung schwierig, konnte sich doch eine Eisenbahngesellschaft dafür nicht an einen einzigen Partner wenden, sondern musste mit einer Vielzahl von Kantonen verhandeln.

In Bern befassten sich Einzelne bereits mit Eisenbahnfragen, als in der kantonalen Exekutive noch Charles Neuhaus den Ton angab. In den 1840er Jahren streckte der Basler Ingenieur Andreas Merian Fühler zu dem ihm befreundeten Berner Regierungsrat Dr. J. R. Schneider aus und erörterte im Briefwechsel mit ihm, wie sich eine geplante Eisenbahnlinie von Basel nach Olten am günstigsten ins

westliche Mittelland fortsetzen liesse, ob dem Jurafuss entlang oder auf einem Trasse über Burgdorf und Bern, also ungefähr entsprechend der heutigen Linienführung. Es blieb vorläufig beim Gedankenaustausch, und erst nach mehr als einem Jahrzehnt galt es, zu dieser Streitfrage ausgereifte Projekte zu beurteilen.

Auch das «Freischarenregiment» griff Eisenbahnfragen auf. Noch bevor die erste binnenschweizerische Strecke erstellt war, beantragte es der Tagsatzung im Sommer 1846, «dass alle in der Schweiz zu erbauenden Eisenbahnen nach einer übereinstimmenden, von der Tagsatzung festzusetzenden Spurweite ausgeführt werden sollen», beharrte dann aber nicht auf der Forderung, «da von verschiedenen Seiten Zweifel an der Befugniss der Tagsatzung, über diesen Gegenstand einen Beschluss zu fassen, geäussert wurden».

Das bernische Begehren hatte für eine Teilfrage dem Staat Einfluss auf die Eisenbahnen sichern wollen. Das entsprach den Auffassungen Jakob Stämpflis, in dessen Augen Bau und Betrieb von Eisenbahnen Sache der Eidgenossenschaft war. Im Nationalrat unterlag er aber dem Zürcher Alfred Escher, so dass ein Bundesgesetz vom Sommer 1852 diese Aufgaben den Kantonen und der Tätigkeit Privater überliess.

Populär waren die Eisenbahnen im Bernbiet nicht, und es ist bezeichnend, wie sie im «Tagblatt des Grossen Rathes des Kantons Bern» zum ersten Mal erschienen, nämlich im Sommer 1852 bei einem Vorstoss des Historikers Eduard von Wattenwyl und vierzehn anderer Volksvertreter, die vom Regierungsrat wünschten, «dass im Kanton Bern Eisenbahnen weder auf dem Wege der Zinsgarantie, noch auf demjenigen des Staatsbaues möchten errichtet werden».

Just in jener Zeit zwang aber ein Konzessionsgesuch der Basler Centralbahn-Gesellschaft die bernischen Behörden zu einem Grundsatzentscheid. Der Regierungsrat befasste sich damit «mit Widerstand, soweit es sein Gefühl betrifft – dennoch geleitet durch den Verstand, nachdem er sich sagen musste, es liege nicht in unserer Macht, die Eisenbahnen von der Grenze unsers Kantons fernzuhalten». «Lutter contre la force des choses n'est pas d'un homme sage – sagte Napoleon unseren Abgeordneten bei der sogenannten Konsulta» wie Grossrat Dr. von Gonzenbach mahnte.

Für Eduard Blösch griff die Frage sogar in die Tiefen des Glaubens: «Wahr ist, dass die Eisenbahnen einen grossen Einfluss ausüben werden, dass nun ein grosser Theil unserer Mitbürger seine Wirthschaft anders einrichten muss, dass eine Störung der Beschäftigung Vieler eintritt, wie bei der Einführung der Dampfschiffahrt.» Aber man solle «auch den Gang der Vorsehung anerkennen, der nach meiner Ansicht nie ein nothwendiges Übel schafft». Nicht die Bahngesellschaften brächten die Eisenbahnen, sondern eine höhere Gewalt «und mit dem einzigen Worte, dass sie es ist, will ich mich nicht widersetzen; aus diesem einzigen Grunde, weil ich annehmen muss: es ist ein weltgeschichtlicher Prozess, den die Vorsehung zulässt, dem ich mich beuge, den ich als einen in letzter Instanz nothwendigen und wohltätigen anerkennen muss». Dazu kam noch, dass das neue Bundesgesetz über die Eisenbahnen der Mehrheit des eidgenössischen Parlamentes erlaubte, einem störrischen Kanton eine Bahn aufzuzwingen, wenn diese den Interessen des ganzen Landes diene.

Blösch und wohl noch andere Mitglieder der Kantonsregierung fühlten sich von der technischen Seite des Problems überfordert und zogen deshalb mehrere vorberatende Gremien bei, was damals noch nicht für jedes Geschäft des Grossen Rates üblich war. Der wohl wichtigste dieser Ausschüsse, die 28köpfige sogenannte grosse Eisenbahnkommission, empfahl im Oktober der Legislative «ohne Lust, aber mit Einstimmigkeit», dem Antrag aus Basel zuzustimmen.

Die Beratung am 24. November 1852 erreichte ein hohes Niveau, zum Teil wohl deshalb, weil dem Geschäft mit Parteischlagwörtern nicht beizukommen war. Entschlossen gegen die Vorlage sprach fast nur Altschultheiss Friedrich Emanuel von Fischer. Er anerkannte zwar, der Bahnbau bringe Arbeitslosen Beschäftigung, wenn auch nur für begrenzte Zeit. Dagegen belaste die Verzinsung des nötigen fremden Kapitals das Land, und um die Lokomotiven zu heizen, werde man an den Wäldern Raubbau treiben. Vor allem glaubte Fischer, «es werden durch die Einführung von Eisenbahnen eine Menge von Interessen und Lebensbedingungen geradezu aus dem Sattel gehoben. ... Man mag darüber mehr oder weniger

gleichgültig hinweggehen, in meinen Augen indessen ist es eine sehr beherzigenswerte Sache, die ihre gefährlichen Folgen haben kann; denn diese Gefahr tritt immer ein, wenn in einer Republik Bürger in einem Arbeits- oder Lebensverhältnisse, das sie sich angewöhnt, gestört werden. Daran knüpfe ich eine weitere Besorgnis, die zwar mehr auf einer Ahnung beruht als auf einem fixen Raisonement, aber ich habe nun einmal die Überzeugung, dass die Eisenbahnen die Einrichtung sein werden, durch welche mit der Zeit die Unabhängigkeit der kleinen Staaten mittelst der Lokomotive zum Lande hinausgeführt wird. Es liegt in den grossartigen Bestrebungen, die sich überall kundgeben, ein Zug ungeheurer Kraft nach gewissen Zentren; lasst sie losbrechen, diese Kraft und seht dann, wie ihr den hereinbrechenden Gefahren begegnen wollt!» Fischer schwieg darüber, wie er sich die Zukunft von Technik und Verkehr vorstellte. Doch war er kein gegenwartsferner Lobredner auf die gute, alte Zeit. Er, und nicht etwa ein Vertreter der Linken, mahnte als einziger, dass man beim Eisenbahnbau die Arbeiter vor Ausbeutung durch die Unternehmer schütze.

Klar sahen mehrere Redner wirtschaftliche Wirkungen voraus: die erleichterte Zufuhr billigerer Produkte senke die Preise landwirtschaftlicher Erzeugnisse, namentlich des Getreides und gefährde auf die Länge den heimischen Ackerbau. Freilich sollten die Preise künftig auch weniger schwanken und also berechenbarer werden. Zudem bot die Bahn bei Missernten Hilfe gegen Hungerkatastrophen und Teuerung, wie sie noch 1845 die Schweiz heimgesucht hatten. Unterschätzt wurde, dass der Schienenweg neben dem Import auch den Export erleichterte, wovon namentlich der Käse profitieren konnte. Die Industrie im Kanton Bern, die damals vor allem Leinen und Uhren herstellte, versprach sich von den Bahnen wenig direkten und raschen Nutzen. Dagegen erschlossen sie vielleicht dem Fremdenverkehr, der bisher den Wohlhabenden vorbehalten war, neue Schichten.

Die Bahnen förderten zur Hauptsache die zentralen Gebiete, durch die sie führten, und die Ortschaften, welche sie verbanden. Randregionen dagegen rückten noch mehr ins Abseits. Deshalb versuchte Dr. J.R. Schneider, für das Seeland Versprechungen auf eine

rasche Korrektur der Juragewässer oder für Strassenbauten nach dem Oberland und dem Jura herauszuholen. Aus diesen beiden abgelegenen Landesteilen selber meldete sich aber kein einziger Redner. Blösch warnte mit Erfolg vor einem neuen «Märit» – wie bei den Debatten um die Kantonsverfassung von 1846 – und der Grosse Rat folgte ihm. Mit 146 zu 21 Stimmen beschloss er Eintreten und genehmigte wenig später die ganze Vorlage mit einer ähnlichen Mehrheit. Die Meinungen schieden sich also nicht nach den Parteien. Das Wort pro und contra hatten vorwiegend Konservative ergriffen, unter denen sich auch eifrige Förderer der Bahn fanden, wie der Seidenindustrielle Anton Simon, der schon 1831 bei der Regenerationsbewegung hervorgetreten war und nun zu den Prominenten der Regierungspartei in der Stadt Bern gehörte ¹⁵⁹.

Durch seinen Entscheid hatte der Grosse Rat einem Vertrag zwischen dem Kanton Bern und der schweizerischen Centralbahn-Gesellschaft zugestimmt. Darin verpflichtete sich diese, binnen vier Jahren «in Verlängerung der Linien Basel–Olten–Murgenthal, eine Eisenbahn von Murgenthal in der Richtung von Langenthal und Herzogenbuchsee, und von da einerseits nach Wynigen, Burgdorf, Schönbühl mit Ausmündung auf dem linken Aareufer nach Bern, anderseits bis zur solothurnischen Grenze gegen Solothurn zu bauen». Als Arbeiter waren vorzugsweise Kantonsangehörige zu berücksichtigen. Von Murgenthal bis Herzogenbuchsee sollte die Bahn «mit zweispurigem Unterbau angelegt, vorläufig jedoch nur mit einem Geleise versehen werden».

Die Gesellschaft versprach, «eine wenigstens zweimal tägliche Kommunikation für Reisende zwischen sämtlichen Endpunkten der Bahn zu unterhalten», wobei man für Reisenden-Transporte mindestens mit einer durchschnittlichen Schnelligkeit «von 5 Wegstunden in einer Zeitstunde» rechnete. Der Fahrpreis durfte für Personen in der dritten Klasse 25 Rappen, für Vieh 10–80 Rappen pro Stunde nicht überschreiten. Überstieg der Reingewinn der Gesellschaft zehn Prozent, so stellte sie eine Reduktion der Tarife in Aussicht. Für ihre Anlagen genoss die Gesellschaft im Kanton Bern Steuerfreiheit und erhielt zudem ein Privileg, das für die Zukunft viel Ärger und Probleme in sich barg, und das wohl kaum ein

Grossrat 1852 in seiner vollen Bedeutung durchschaute: «Im Falle der Konzessionsertheilung für Verlängerungen oder für Zweigbahnen soll der Centralbahn-Gesellschaft jeweilen zu gleichen Bedingungen der Vorrang vor anderen Bewerbern zugesichert sein.

Die Konzession für folgende Linien ist ihr zu den Bedingungen des gegenwärtigen Aktes für die nächsten fünf Jahre von jetzt an zugesichert:

- a. von Biel bis zur solothurnischen Grenze bei Grenchen;
- b. von Biel in südlicher Richtung zur Anknüpfung an die Herzogenbuchsee-Bernlinie oder an deren Verlängerung nach Westen;
- c. von Bern in der Richtung nach Westen nach Neuenburg oder gegen Murten;
- d. von Bern nach Thun.

Für Bahnen in gleicher Richtung wie die im gegenwärtigen Akt konzessionirten, also namentlich für Bahnen zwischen dem Jura und der Murgenthal-Bernlinie, verpflichtet sich die Regierung, während den nächsten dreissig Jahren an keine andere Gesellschaft eine Konzession zu ertheilen, ebensowenig den Bau und Betrieb davon selbst zu übernehmen.» Damit liess sich der Kanton Bern für das Bestreben der Centralbahn-Gesellschaft einspannen, unliebsame Konkurrenz von ihren Linien fernzuhalten und Nebenbuhler im Wettbewerb um die profitablen Strecken auszustechen ¹⁶⁰.

2. DER BAU DER ERSTEN LINIEN IM KANTON BERN

Die «Eisenbahnangelegenheit», wie die Materie im «Tagblatt des Grossen Rates» offiziell bezeichnet wurde, schien damit fürs erste geregelt. Dennoch gelangte sie nicht zur Ruhe. Eine Petition von Gemeinden aus dem unteren Emmental wollte auf die Linienführung zurückkommen und die Bahn von Herzogenbuchsee weg nicht entlang der sogenannten Kastenstrasse durch das Wynigental nach Westen führen, sondern entlang der «grossen Zürichstrasse» über Koppigen und Kirchberg und somit Burgdorf umfahren, doch fand dieses Begehren 1854 im Grossen Rat kaum Unterstützung.

Zudem geriet die Centralbahn-Gesellschaft bald in Schwierigkeiten. Ihre Aktien erreichten vorerst guten Absatz, und ihre Kurse stiegen als Folge von Spekulationen auf ungeahnte Höhe, doch folgte darauf ein brüsker Absturz. Um der Zwangsliquidation zu entgehen, reduzierte die Gesellschaft ihr Aktienkapital von 36 auf 14,5 Millionen Franken, eine Summe, welche für die Erstellung der geplanten Linien nicht genügte.

Das wirkte zurück auf den Kanton Bern, der im Vertrag von 1852 noch keine finanziellen Verpflichtungen übernommen hatte. Vielmehr betonte damals Eduard Blösch, «dass der bernische Fiskus für die Eisenbahnen keinen Heller auszugeben brauche» und dass «wir gar nichts beitragen als die Unterschrift des Präsidenten des Grossen Rathes und des Sekretärs».

Nun blieb dem Kanton kaum etwas anderes übrig, als Aktien der Centralbahn zu zeichnen, wollte er den Bau der Strecken in seinem Gebiet und die erhoffte Arbeitsbeschaffung retten. So übernahm Bern Aktien für vier Millionen Franken, und zwar zur einen Hälfte der Kanton, während sich in die andere Hälfte die Gemeinden Bern, Biel, Burgdorf, Thun, Langenthal und Herzogenbuchsee teilten, wobei der Stadt Bern der Löwenanteil von einer Million zufiel. Der Grosse Rat genehmigte das entsprechende Dekret im Dezember 1854. Vorbereitet worden war es bereits durch den Regierungsrat der «Fusion», und man glaubt dabei die Handschrift Jakob Stämpflis zu erkennen, dem die stärkere Verpflichtung des Staates für die Bahnen zusagte, zumal der Bericht der Regierung an den Grossen Rat die Risiken für die Kantonsfinanzen optimistisch beurteilte.

Die Regionen, welche nicht direkt an den geplanten Linien lagen, wurden von der Regierung in vagen, unverbindlichen Formulierungen auf künftige Strassenbauten vertröstet. Ein jurassischer Grossrat, der für die nächste Session einen Dekretsentwurf verlangte «über die unverzügliche Korrektio n der Strassen sowohl im Jura als auch in den anderen Landestheilen, welche von der Eisenbahn keinen Nutzen ziehen», fand in der Legislative für seinen Vorstoss keine Mehrheit. Immerhin wies Eduard Blösch darauf hin, Arbeiten am Bau einer Strasse durch das Taubenloch seien seit den

1840er Jahren im Gange, doch konnte die neue Verbindung erst 1859 eröffnet werden. Überdies hatte der Grosse Rat bereits im Spätjahr 1853 eine Übereinkunft genehmigt, welche die Gesellschaft der «Eisenbahn durch den industriellen Jura» ermächtigte und verpflichtete, «in Verlängerung der Linie Besançon–Brenets–Converts, eine Eisenbahn in der Richtung von Converts durch das St.Immerthal auf die Ebene des Seelandes mit Anknüpfung an die Linie Solothurn–Biel zu bauen», doch wurde dieses Projekt trotz der erteilten Konzession nicht ausgeführt.

Während den späteren der eben geschilderten Grossratsdebatten liefen bereits die ersten Bauarbeiten an den Eisenbahnen im Kanton Bern. Begonnen hatten sie im Januar 1854 bei Hindelbank. Eine Linie von Aarburg über Herzogenbuchsee nach Biel wurde 1857 in Betrieb genommen und kurz darauf auch die bedeutsamere Verbindung von Herzogenbuchsee nach Bern. Sie endete fürs erste bei einem provisorischen Bahnhof aus Holz auf dem Wylerfeld, bis gut ein Jahr später auch die Brücke für die Überquerung der Aare (neben der heutigen Lorrainebrücke) fertiggestellt war, und die Züge den Bahnhof auf der sogenannten Hundsmatte zwischen Heiliggeistkirche und Burgerspital erreichen konnten. Ihre Eisenkonstruktion ruhte auf zwei steinernen Pfeilern und öffnete in ihrem Unterbau Fussgängern und leichten Fuhrwerken einen Weg nach der Lorraine, die sich nun allmählich zum Vorort der Stadt entwickelte. Diesen Dienst versah die Eisenbahnbrücke bis zur Einweihung der Lorrainebrücke im Jahre 1930, jene für den Schienenverkehr sogar bis gegen die Mitte des 20. Jahrhunderts. Die Eisenbahnbauten forderten zudem eine Verlegung des Bärengrabens vom Bollwerk an den jetzigen Standort bei der Nydeckbrücke, wohin die Wappentiere im Mai 1857 unter Kanonendonner und zu den Klängen des Berner Marsches umzogen. Im Sommer 1859 begann der Betrieb auf der Strecke Bern–Thun, und ein Jahr später suchte eine Linie Bern–Thörishaus die Verbindung mit Bahnen aus der Westschweiz ¹⁶¹.

3: DIE OST-WEST-BAHN-GESELLSCHAFT UND IHR ZUSAMMENBRUCH

Die Centralbahn-Gesellschaft wollte von Basel aus Verbindungen namentlich ins Mittelland herstellen, vor allem durch den Hauensteintunnel nach Olten und von da nach Bern und gegen die Romandie, wo etwas später die Linie vom Genfersee über Oron in Richtung Deutschschweiz entstand. Mit der Centralbahn hatte Bern seine ersten Eisenbahnverträge abgeschlossen, und in ihren Händen lag eine ganze Reihe von Strecken, die aus dem Bernbiet hinausführten und auf die der Kanton für den Anschluss an andere Landesgegenden angewiesen blieb. So wusste die Centralbahn-Gesellschaft um die Stärke ihrer Position und trat selbstbewusst auf. Sie genoss Wohlwollen bei konservativen Berner Politikern, namentlich solchen aus der Hauptstadt.

Zu Spannungen zwischen dem Kanton und der Centralbahn kam es bald einmal vor allem wegen der Linie Bern–Thun. Die Gesellschaft besass dafür eine Konzession, doch eilte es ihr – zum Ärger der Oberländer – nicht mit dem Bau, und sie suchte die Ausführung von weiteren Zugeständnissen Berns abhängig zu machen. Vor allem trachtete sie noch nach einer Konzession für die Strecke Biel–Neuenstadt und zwar weniger, um dort selber bald zu bauen, als um andere Unternehmen daran zu hindern, dies zu tun. Ihr Wunsch erfüllte sich jedoch nicht. So errichtete sie endlich die Bahn von Bern nach Thun, die 1859 eröffnet wurde und die zwei Jahre später eine Fortsetzung bis Scherzligen fand, was den Anschluss an die Kurse der Dampfschiffe ermöglichte, welche seit 1835 den Thunersee befuhren.

Neben die Centralbahn trat dann im bernischen Raum die Ost-West-Bahn, welcher einige prominente Radikale nahestanden. Sie huldigte der sogenannten Konkurrenzidee und wollte der Verbindung zwischen Ost- und Westschweiz über Olten, Bern und Oron eine weitere entgegensetzen, welche von Bern aus nach Langnau und von da durch das Entlebuch nach Luzern und weiter nach Zug führen sollte. Während dem Emmental viel an diesem Projekt lag, hielt sich Luzern zurück und gab vorderhand keine öffentlichen

Gelder dafür frei. Der bernische Grosse Rat hingegen erteilte der Ost-West-Bahn 1857 die Konzession für eine Linie von Bern bis Kröschenbrunnen an der Kantonsgrenze, ferner eine Konzession für die Strecke Biel–Bern und eine Subvention von zwei Millionen Franken.

Damit setzte der Kanton Bern zum ersten Mal eigene Mittel für ein Eisenbahnunternehmen ein, und deshalb stiess die Subvention im Grossen Rat auf erheblichen rhetorischen Widerstand, wurde dann aber mit deutlichem Mehr bewilligt. Die Auszahlung erfolgte in Form von Centralbahn-Aktien und zwar, wie vorgesehen, als die Ost-West-Bahn dargelegt hatte, bei ihr seien anderweitig bereits zehn Millionen an Aktienkapital eingegangen. Die Belege, welche die Gesellschaft dafür präsentierte, erwiesen sich bald als gefälscht. Das war den von der bernischen Regierung beauftragten Prüfern entgangen, obwohl konservative Politiker im Grossen Rat auf Anzeichen für eine schlechte Finanzlage der Ost-West-Bahn hingewiesen und auch der radikale Finanzdirektor Scherz im Regierungsrat Bedenken angemeldet hatte. Bei der vorherrschenden Vertrauensseligkeit gewährte die Exekutive der Ost-West-Bahn über die Subvention von zwei Millionen hinaus noch ein zusätzliches Darlehen von 625 000 Franken, womit sie ihre Befugnisse überschritt, wenn sie auch im Interesse des Staates zu handeln glaubte. Auf die Länge liess sich aber die schlimme Lage der Ost-West-Bahn – der O Wetsch-Bahn, wie sie nun im Volksmunde hiess – nicht verheimlichen, und schliesslich stand sie vor dem Bankrott, bevor sie auch nur eine einzige der Strecken zu Ende gebaut hatte, für welche sie Konzessionen besass.

Dem Kanton Bern blieb nun kaum etwas anderes übrig, als unter grossen finanziellen Einbussen die unvollendeten Linien zu kaufen und sie in eigener Regie zu vervollständigen. So entstand im Sommer 1861 die «Bernische Staatsbahn», welche «im Staatsbau unter der Aufsicht und Leitung der Staatsbehörden» die Strecken von Biel bis Neuenstadt und von Gümligen bis Langnau fertigstellen und die noch fehlende Linie von Biel bis Zollikofen bauen sollte. Für den Verkehr von Gümligen und von Zollikofen bis Bern konnten dann die bereits vorhandenen Anlagen der Centralbahn benützt werden.

Der Staatsbahn stand ein Direktorium von drei Mitgliedern und zwei Ersatzleuten vor. Der Grosse Rat besetzte es durch lauter Radikale, mit Xavier Stockmar an der Spitze, doch kamen auf leitenden Beamtenposten und als Verwaltungsräte auch Konservative zum Zuge.

Auf diese Weise gelangte Bern, ohne es eigentlich zu wollen, zu einer Staatsbahn und zum Bau von Bahnlinien durch den Kanton, wie es einzelne Radikale, namentlich aus dem Seeland und aus dem Jura, schon früher gefordert hatten. In diesen beiden Landesteilen herrschte besonders starkes Misstrauen, die Centralbahn suche den Verkehr vom Jura zum Mittelland ganz an die Hauensteinlinie zu ziehen und die Entstehung konkurrierender Strecken zu verhindern. Wenn der neue Kantonsteil aber nicht günstige, direkte Verkehrsverbindungen mit Altbern erhielt, so konnten dort die Trennungsgelüste wieder wachsen ¹⁶².

Für zwei bekannte Berner Politiker war die Ost-West-Bahn-Affäre nicht bloss eine Angelegenheit des Kantons, sondern sie griff in ihr persönliches Schicksal ein. Christian Sahli, 1825 in Ortschaften bei Bern geboren, hatte, ähnlich wie sein Vorbild und Mit-Helveter Jakob Stämpfli, ohne höhere Schulbildung an der Universität Bern Jurisprudenz studiert und sich dabei von Wilhelm Snell prägen lassen. Er wurde 1856 anstelle des Konservativen Ludwig von Fischer in den Regierungsrat gewählt, wo er die Direktion der «Eisenbahnen und Entsumpfungen» übernahm. Auf ihn zielten die Vorwürfe am deutlichsten, die Exekutive habe es der Ost-West-Bahn gegenüber an Sorgfalt und Aufsicht fehlen lassen. Deshalb trat er im Sommer 1861 «aus Gesundheits- und Familienrücksichten» zurück, wurde aber kurz darauf, am 26. Juni desselben Jahres, sozusagen als sein eigener Nachfolger, wieder erkoren. Diese Demonstration des Grossen Rates als Wahlbehörde bot ihm Genugtuung, und so konnte er es sich leisten, die Wiederwahl auszuschlagen. Von 1864 bis 1879 vertrat er dann den Kanton Bern mit einigen Unterbrüchen im Ständerat.

Schwerer traf das Ost-West-Bahn-Debakel den radikalen Nationalrat und ehemaligen Regierungsrat Dr. Johann Rudolf Schneider. Ihm schwebte vor, Bern zu einem Eisenbahnzentrum zu machen

und besonders Seeland und Jura durch das neue Verkehrsmittel besser zu erschliessen. In diesem Bestreben hatte er – vor allem aus dem Vermögen seiner Frau – vertrauensselig Ost-West-Bahn-Aktien in grösserer Zahl erworben und bei der Gesellschaft das Amt eines Verwaltungsratspräsidenten übernommen, obwohl sein Beruf als Arzt ihm nicht die nötige Zeit liess, um das Unternehmen gehörig zu überwachen, und ihm dafür auch Fach- und Wirtschaftskenntnisse sowie die nötige Dosis Misstrauen gegen schöne Versprechungen fehlten. So vermochte er nicht Nein zu sagen und durchschaute weder die finanzielle Schwäche der Bahn noch den fragwürdigen Charakter einiger ihrer Vertreter.

Nun erlitt Schneider beim Konkurs der Ost-West-Bahn Verluste, die sich schwer genau beziffern lassen, welche aber auf die für einen Privaten damals enorme Summe von gegen 100 000 Franken anstiegen. Das bedeutete für ihn und seine Familie nicht nur eine finanzielle Einbusse, sondern auch eine psychische Belastung just zu der Zeit, wo sein Hauptwerk, die Juragewässerkorrektion, in einer entscheidenden Phase stand und Schneiders vollen Einsatz forderte ¹⁶³.