Zeitschrift: Blätter für bernische Geschichte, Kunst und Altertumskunde

Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Bern

Band: 19 (1923)

Heft: 4

Artikel: Briefe und Dokumente aus den ersten Anfängen bernischer Eisenbahnpolitik (1845/46)

Autor: Volmar, F.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-185629

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: 22.08.2025

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

Briefe und Dokumente aus den ersten Anfängen bernischer Eisenbahnpolitik (1845/46).

Von Prof. Dr. Fr. Volmar, Regierungsrat.

Vorbemerkung.

Der Beginn der bernischen Eisenbahnpolitik wird gewöhnlich in das Jahr 1852 verlegt. Hier setzt auch die bekannte Schrift Prof. Dr. Geisers „Vierzig Jahre Bernischer Eisenbahnpolitik“ ein.

Allein die bernischen Behörden hatten sich schon fast zehn Jahre früher mit Eisenbahnfragen zu befassen. Da die daherigen Akten zeitweilig verloren gegangen waren und erst kürzlich wieder zum Vorschein gelangten, geriet diese Periode bernischer Eisenbahnpolitik fast in gänzliche Vergessenheit. Sie ist aber sehr interessant und soll in dieser Zeitschrift demnächst ihre zusammenfassende Darstellung finden.

Hauptträger dieser ersten Periode bernischer Eisenbahnpolitik war Regierungsrat Dr. Schneider, dessen Bedeutung überhaupt noch viel zu wenig erkannt ist. Das bernische Staatsarchiv besitzt nun einen Teil des Handschriftlichen Nachlasses des Herrn Dr. Schneider. Darunter befindet sich eine Anzahl eisenbahnpolitischer Briefe an Dr. Schneider, die ein ganz neues Licht auf die Eisenbahnpolitik der vierziger Jahre des letzten Jahrhunderts werfen und auch den direkten und indirekten Einfluss Berns auf die damals akuten Eisenbahnbestrebungen der Zentralschweiz veranschaulichen. Leider besitzen wir die Antworten Dr. Schneiders auf jene Briefe nicht. Seine Stellungnahme ist aber aus den publizierten Briefen selbst, sowie aus weiteren zum Abdruck gelangten Dokumenten in genügender Weise ersichtlich.

Da die Briefe fast die ganze damalige schweizerische Eisenbahnpolitik und die Stellung Berns zu derselben in den Kreis ihrer Betrachtungen ziehen, war eine orientierende Einleitung, sowie die Beisetzung erläuternder Anmerkungen durch den Herausgeber notwendig.

I.

Einleitung.

Der zwischen den Städten Basel und Zürich seit Jahrhunderten bestandene verkehrspolitische Gegensatz, der sich im wesentlichen auf die Gotthardpassinteressen einerseits (Basel) und auf die Ostalpenpassinteressen anderseits (Zürich) zurückführte, übertrug sich mit aller Schärfe auch auf die im Jahre 1836 erwachten ersten Bestrebungen eisenbahnpolitischer Natur im Schweizerlande. Dieser Antagonismus beherrschte nicht nur die ganze erste Periode schweizerischer Eisenbahnpolitik (1836—1852), sondern griff auch noch in spätere Entwicklungsperioden bestimmend ein.

Basel konnte, als die Elsässer-Bahn (Strassburg-Basel) und die badische Stammbahn (Mannheim-Basel) ihrer Verwirklichung entgegengingen, an einer Fortsetzung dieser Linien nach dem Innern der Schweiz kein Interesse haben. Sein unbestreitbarer Vorteil lag darin, Stapelplatz zu bleiben für den auf diesen Bahnen in die Schweiz rollenden oder durch diese weiterhin nach Italien (über den Gotthard) transitierenden Verkehr. Die baslerischen Eisenbahninteressen waren also mit der Ausmündung der genannten beiden Bahnen in Basel vollständig gesättigt.

Wesentlich verschieden dagegen gestaltete sich die verkehrspolitische Lage *Zürichs*. Dessen rege Industrie verlangte gebieterisch einen Anschluss an das von Norden herkommende ausländische Eisenbahnnetz; für Zürich war weiterhin eine bessere Verbindung nach dem Süden ein Bedürfnis. Diese Richtung spielte nicht nur für die Seiden- und Textilindustrie, deren Rohstoffe zum guten Teil aus Italien hergeführt wurden, eine wichtige Rolle, sondern es fiel noch ein gewisser, wenn auch nicht sehr grosser Transitverkehr, der vom Splügen her kam und über Zürich nach dem Norden weiter ging, in Betracht. Zürich konnte aber in jener Zeit (1836 bis 1852) seinen Anschluss an das ausländische Bahnnetz nirgends besser finden als in Basel, denn dort machte die badi-

sche Stammbahn vorerst Halt (weil die badischen Kammern den Bau der Oberrheintalbahn [Basel-Konstanz] aus finanziellen Gründen vorläufig abgelehnt hatten) und die Elsässerbahn fand in Basel ihren natürlichen Endpunkt.

So musste die Eisenbahnpolitik Basels: „Nichtverlängerung der in Basel endenden ausländischen Bahnen in das Innere der Schweiz“ mit derjenigen Zürichs: „Fortsetzung dieser Bahnen nach Zürich“ mit Naturnotwendigkeit in scharfen Gegensatz geraten.

War man aber einmal darüber einig, die in Basel endenden ausländischen Bahnen doch in das Innere der Schweiz fortzusetzen, so mussten die Interessen Basels und Zürichs nun weiterhin hinsichtlich der Richtung, welche diese Fortsetzung nehmen sollte, auseinandergehen. Zürich bevorzugte in der Richtung nach Süden den Splügenverkehr, während für Basel der Weg über den Gotthard von äusserster Wichtigkeit war. Der grosse italienische Verkehr, insbesondere mit Mailand, hatte Basel schon zu grossen finanziellen Opfern am Bau der Gotthardstrasse veranlasst; dann war auch die Hauensteinstrasse hauptsächlich mit Rücksicht auf diesen Transitverkehr erstellt worden. So konnte Basel von seinem Standpunkte aus eine Eisenbahnpolitik, welche den Gotthardverkehr zu bedrohen schien, nicht nur nicht unterstützen, sondern musste sie bekämpfen.

Aus diesen Gründen wurde in Basel das im Jahre 1836 in Zürich ins Leben gerufene Projekt einer Eisenbahn von Basel nach Zürich und mit Fortsetzung über Wallenstadt nach Chur (eventuell mit Hilfe einer Wasserstrasse Zürich-Wallenstadt) sehr ungern gesehen. Denn dieses Projekt schien Basel geeignet, sowohl seine Stellung als Stapelplatz als auch seinen Transitverkehr über den Gotthard zu gefährden.

Basel liess deshalb den zürcherischen Eisenbahnplänen nicht nur keine Förderung angedeihen, sondern verhinderte sie direkt durch Nichterteilung einer daherigen Eisenbahnkonzession und indirekt durch diplomatische Mittel [1]).

---

[1]) Angewendet in Karlsruhe, als Zürich seine Bahn von Waldshut abwärts auf badischem Gebiete führen wollte.

In diesen hindernden Bestrebungen fand Basel-Stadt treue Bundesgenossenschaft bei *Basel-Land;* allerdings nicht aus Freundschaft, denn die beiden Halbkantone waren damals — die Trennung war nicht lange vorher vor sich gegangen — nicht gut aufeinander zu sprechen, sondern weil Baselland zunächst grundsätzlich überhaupt nichts von Eisenbahnen wissen wollte. Deshalb erklärte auch Baselland den Zürcher Eisenbahninitianten eine Konzession nicht erteilen zu wollen.

So nützte Zürich die entgegenkommendere Haltung des Kantons *Aargau,* der zwar dem zürcherischen Flusslinienprojekte (Zürich-Baden-Turgi-Waldshut-Rheinfelden-Basel) die *Bözbergroute* entgegenstellte, aber doch schliesslich nach einigem Zögern die Konzession für das Flusslinienprojekt erteilte, nichts. Es war und blieb unmöglich, über das Gebiet der beiden Basel nach der Stadt gleichen Namens zu gelangen. Da die beiden Basel in Eisenbahnsachen vollständig souverän, die Tagsatzung aber in gleichem Masse inkompetent war, fehlte es auch an jeder Instanz, die die beiden Basel hätte zum Nachgeben zwingen können.

Diese Sachlage veranlasste nebst anderen Gründen die Baseler-Zürcher-Eisenbahngesellschaft zur Liquidation (1841).

Nun erwuchs aber Basel noch weiter östlich in der Schweiz eine neue verkehrspolitische Gefahr. Dort schien nämlich die *Lukmanierbahn* der Verwirklichung immer näher zu rücken. Zwischen den beteiligten Kantonen *St. Gallen, Graubünden* und *Tessin,* sowie auch zwischen *Sardinien* und *Bayern* fanden diplomatische, dieses grosse Nord-Süd-Linienprojekt beschlagende, Besprechungen statt. Auch andere Staaten, sogar *England,* schenkten ihm ihre Aufmerksamkeit. So erstund dem *Gotthard,* insbesondere nachdem sich Tessin vorübergehend diesem ab- und dem Lukmanier zugewandt hatte, in dem zweitgenannten ein scharfer Konkurrent.

Basel konnte diese seinem Gotthardverkehr drohende Gefahr nicht mehr durch blosses, passises Verhalten, wie durch Konzessionsverweigerungen, abwenden, denn die Zufahrt zum Lukmanier war, sofern die deutschen Südstaaten diesem, was

der Fall zu sein schien, günstig gesinnt waren, nicht nur über Basel, Zürich-Wallenstadt, sondern auch vom Bodenseebecken aus durch das Rheintal und über Sargans möglich, und dort konnte keine baslersche Landeshoheit Halt gebieten. Aber nicht nur *Bayern* und *Württemberg,* sondern auch *Baden* begann sich für die Ostalpenbahn zu interessieren, denn seine künftige badische Oberrheintalbahn wurde für eine solche bereits als Zufahrtslinie in Betracht gezogen.

Das im Jahre 1845 in Zürich neu auferstandene Projekt einer Baseler-Zürcher-Eisenbahn, nun Nordbahn genannt, fand sich in seinem Verhältnis zu Basel vor einer eisenbahnpolitisch noch viel schwierigeren Situation als sein Vorgänger, denn Basel bekämpfte es nun nicht nur einzig durch passiven Widerstand, sondern dazu noch vermittelst der Entgegenstellung eines eigenen Projektes, welches geeignet war, einer Gotthardbahn die Wege zu ebnen, und somit den Vorteil hatte, Basel nicht nur gegen das näher gelegene Zürcher Projekt, sondern auch gegenüber dem weiter entfernten Gegner, der Lukmanierbahn, wirksam zu verteidigen. Basel sah ein, dass es zur Erhaltung seines Transithandels und Verkehrs dem mit der modernen Eisenbahn auszurüstenden Konkurrenten, dem Lukmanier, ebenfalls die mit dem modernen Verkehrsmittel ausgerüsteten Kämpen Hauenstein und Gotthard entgegenstellen müsse. Aus diesen Erwägungen heraus, wozu sich allerdings noch andere gesellten, entstund das Centralbahnprojekt.

Im Jahre 1845 erschien bei J. C. Schablitz in Basel eine Broschüre, betitelt: „Ueber Eisenbahnen in der Schweiz, und insbesondere eine Stammeisenbahn von Basel nach Olten als erste Verbindung und Fortsetzung der benachbarten grossen Bahnen.“ Ihr Verfasser war der bekannte frühere Strassen- und Wasserbau-Inspektor der Kantone Basel und Zürich, Herr Ingenieur *A. Merian,* der Erbauer der Hauensteinstrasse und anderer grosser Werke.

Da die Mehrzahl der von uns publizierten Briefe Herrn Ingenieur A. Merian zum Verfasser hat und die Centralbahnfrage beschlagen, ist es notwendig, uns mit den von ihm

in der erwähnten Broschüre niedergelegten Grundsätzen vertraut zu machen.

Nach der Erörterung des Nutzens der Eisenbahnen im allgemeinen und für die Schweiz im besonderen schreibt er: „Bei Entwerfung der schweizerischen Eisenbahnzüge haben wir keine Rücksicht auf ausschliessliche Verbindung unserer Städte zu nehmen, und sollen es auch nicht; dies wäre schon aristokratisch; zum Glück haben wir keine grossen Städte in unserer Schweiz, sondern, was mehr wert ist, ein durchschnittlich gut bevölkertes und wohl kultiviertes Land, darinnen viele und wohlhabende Gemeinden, die unter sich, seien sie Städte oder Dörfer, gleiche Rechte geniessen.

Wir dürfen also, wenn wir Eisenbahnen haben wollen, den Zopf nicht wachsen lassen; wir müssen diejenigen Landesstrassen und Linien im Auge haben, welche sich als die Transitstrassen durch unser Land herausstellen, welche die verschiedenen Endpunkte der Eisenbahnen unserer Nachbaren an unserer Grenze miteinander verbinden, und dabei unsere schönen Seebecken mit deren Dampfschiffahrt berücksichtigen. — Wir mögen es auch wohl leiden und denken es uns, wie in fernerer Zukunft nach einzelnen Orten Nebenbahnen entstehen werden; für den Anfang aber tut es mehr not, die grossen Hauptlinien so viel wie möglich mit diesem verbesserten Kommunikationsmittel zu versehen, und so war auch dies der Gang, welchen in anderen Ländern die Einführung der Eisenbahnen genommen hat und noch nimmt.“

Merian will somit grosszügig vorgehen und verficht ein Bahnsystem, das, unter Hintansetzung aller Sonderinteressen irgendwelcher Art, die natürlichen Verkehrslinien in den Vordergrund rückt.

Eine andere Stelle lautet: „Die Bahnen müssen in der Schweiz durch Gesellschaften gemacht werden, — unsere Republiken dürfen ihr Gemeinwesen in solch hohem Grad nicht in Anspruch nehmen, wie es die Erbauung von Eisenbahnen erfordert; selbst die Zinsengarantien würden von den Grossen Räten nicht erhältlich und beim souveränen Volk schwierig zu verantworten sein; die Jalousien einzelner Landesgegenden eines und desselben Kantons würden in dieser Beziehung

angeregt, indem diejenigen, welche die Bahnen nicht unter ihren Fenstern durchziehen sehen, sich benachteiligt glaubten, und hierin freilich nicht so unrecht hätten; und endlich läge eine Hauptschwierigkeit darin, die gemeinsame Verständigung der beteiligten Kantone zustande zu bringen, wie sich dieses bei Ausmittlung der Basler-Zürcher Bahnrichtung schon erwiesen hat. Eine Gesellschaft aber, die sich das Ziel vorsetzt, eine Eisenbahn für eine grössere Transitlinie zu erbauen, hat nur die bestmögliche Richtung zu suchen, ohne auf kantonale und lokale Grenzen und Bedenklichkeiten Rücksicht zu nehmen; sie hat sich bloss die Konzession zur Erbauung und zu Terrain-Expropriationen von den betreffenden Kantonen zu verschaffen, und sollte sich kantonales Interesse gegenüber dem allgemeinen geltend machen wollen, so steht eine anonyme Gesellschaft viel unbeteiligter da als die Kantone gegeneinader, und die Alternative, entweder Hand ans Werk zu legen oder die Vorteile eines Handelsweges den Nachbarn zu überlassen, wird vor dem Machtgebot des Bedürfnisses schweigen müssen."

Merian macht nun auf die an unsere Landesgrenzen kommenden, fremden Eisenbahnen, sowie auf die besondere Wichtigkeit der Nord-Südlinie für den Transit aufmerksam und schlägt folgendes schweizerische Eisenbahnnetz vor:

1. *Basel-Olten* als Stammbahn für die nördliche Schweiz.

2. *Bodensee-Genfersee* über Romanshorn-Frauenfeld-Winterthur-Zürich-Baden-Brugg-Aarau-Olten-Solothurn. Bis hier Eisenbahn. Von Solothurn nach Yverdon durch die zu korrigierenden Juragewässer Dampfschiffahrt. Dann wieder Eisenbahn von Yverdon nach Ouchy oder Morges.

3. *Olten-Splügen-Comersee* mit Dampfschiffahrt für die Strecken Zürich-Schmerikon, Wesen-Wallenstadt und Strassen von Thusis an bis nach Riva in Italien, von wo ein Kanal in den Comersee führte.

4. *Bodensee-Comersee.* Von Rorschach durch das Rheintal nach Sargans-Thusis und von da wie Nr. 3.

5. *Von Olten über den St. Gotthard nach dem Lago maggiore* oder *Como.* Eisenbahn bis Luzern, Wasserstrasse bis Flüelen, von da Strasse nach Giornico und dann Eisenbahn bis Magadino am Langensee.

Schlüssel dieses Netzes sei die Linie Basel-Olten, weil von Olten aus nach allen Seiten: Süden, Osten, Westen Verzweigungen in der Richtung natürlicher Verkehrslinien möglich seien. Sei einmal die Linie Basel-Olten erstellt, so falle die Ungewissheit über die einzuschlagenden Richtungen der sie berührenden andern Strecken weg, die grösste Schwierigkeit sei von Anfang an überwunden. — „Der Gedanke dieser Stammbahn liegt wahrlich nicht darin, einer andern Bahn entgegenzutreten; im Gegenteil, wir wollen den anderen möglichen Bahnen unseres Vaterlandes entgegengehen, ihnen Hand bieten zum Vorwärtsschreiten — also der Anfang zu einer schweizerischen Bahn."

Fast gleichzeitig mit der Merianschen Broschüre erschien noch eine zweite, anonym, betitelt „Die Anlegung von Eisenbahnen in der Schweiz", deren Verfasser aber nur Herr *Georg Stehelin-Dobler,* Fabrikant in Schöntal, sein kann und die mit wenig Detailvarianten dasselbe Netz wie Merian postuliert. Endlich wurde in den *„Monatsblättern des schweizerischen Gewerbevereins"* ein Aufsatz publiziert, der auch für die Stammbahn Basel-Olten eintritt.

Die beiden Basler Publikationen vertraten die Hauptaufgabe der dortigen Verkehrspolitik, nämlich zunächst den Gotthard durch die Erstellung der Hauensteinbahn wirksam zu verteidigen, in äusserst geschickter Weise. Von Basel und dem Gotthard wurde in diesen Publikationen möglichst wenig gesprochen, dafür aber die wirklich nationale Bedeutung der Stammlinie Basel-Olten und der von Olten aus sich nach allen Richtungen verzweigenden Linien, die naturgemäss grosse politische, militärische und volkswirtschaftliche Interessen auf sich vereinigen müssen, hervorgehoben. Jeder Angriff gegen Zürich wurde vermieden und die Verkehrsbedürfnisse der Ostschweiz fanden ihre Anerkennung.

So traten das Hauensteinprojekt und dasjenige einer Centralbahn unter dem überdies berechtigten Schlagworte,

das *nationale* schweizerische Eisenbahnprojekt zu sein, an die Oeffentlichkeit. National zunächst nun deshalb, weil es dem „unschweizerischen“ Zürcher Nordbahnprojekt entgegengestellt wurde. Zürich verhandelte jetzt nämlich, da ihm die beiden Basel den Durchpass neuerdings verweigerten, mit dem Grossherzogtum Baden, um von Waldshut (Coblenz) weg auf *Grossherzoglich Badischem* Gebiete den Anschluss an die Badische Stammbahn bei Basel zu finden. Dies wurde Zürich als „unschweizerisch“ angerechnet, wobei übersehen wurde, dass es in einer von ihm unverschuldeten Zwangslage so handelte.

Das Vorgehen der Basler war aber so erfolgreich, dass sogar in den zürcherischen Kantonsratsverhandlungen vom 26. Juni 1845 betreffend die Nordbahnangelegenheit vereinzelte Reden die Basel-Oltenlinie als die in nationaler Hinsicht grössere Sicherheit und Beruhigung bietende bezeichneten. Und die Berner Regierung, die sich bisher sozusagen gar nicht mit Eisenbahnangelegenheiten befasst hatte, fand sich veranlasst, vermittelst Schreiben vom 24. Juni 1845 die Zürcher Regierung zu ersuchen, von der Konzessionserteilung an die Nordbahn abzusehen, d. h. der Oltenerbahn den Vorzug zu geben und dies eben aus nationalen Gründen. Das Schreiben lautet [2]):

„Wir vernehmen, dass Ihr mit den nächsten Tagen mit der Frage der Anlegung einer Eisenbahn zwischen Zürich und Basel und zugleich der Wahl einer der beiden hiefür sich darbietenden Linien über Olten oder über Waldshut Euch beschäftigen werdet.

Obwohl diese Angelegenheit die Interessen des Kantons Bern mittelbar auch berührt, treten dieselben doch hiebei nicht in die vorderste Linie. Aus diesem Grunde kann sich unsere Aufmerksamkeit um so ungeteilter der Auffassung des Gegenstandes aus dem rein nationalen Standpunkt zuwenden.

Die Einrichtung von Eisenbahnen in der Schweiz wird, das kann man sich nicht verhehlen, nicht nur auf ihre Verkehrsverhältnisse, sondern auch auf ihre Politik eine mächtige Rückwirkung üben. Wir wünschen mit Euch und allen

---

[2]) Missivenbuch Nr. 22, Seite 480 ff.

andern Eidgenossen, dass dieselbe zur Einigung und Stärkung unseres Vaterlandes, zur Förderung der Kultur und der materiellen Wohlfahrt desselben dienen werde. Die Bedingungen zur Erreichung dieses Zieles scheint uns nun kein Bahnsystem in solchem Masse darzubieten, wie dasjenige, wodurch Olten zum Hauptknoten der schweizerischen Schienenwege gewählt würde; Olten, im Herz der flächeren Schweiz gelegen, vermöge der Beschaffenheit des Terrains zur Entsendung von Zweigbahnen nach West, Süd und Ost, vorzüglich sich eignend und den Einwirkungen ausländischer Einflüsse ganz entzogen.

Da, Ihr, getreue liebe Eidgenossen, durch Eure direkte Beteiligung bei der Anlage der ersten schweizer. Eisenbahn berufen seid, einen grossen Einfluss auf die Besserstellung der Grundlage unseres künftigen Eisenbahnsystemes zu üben, so zweifeln wir in keiner Weise, dass Ihr vor allem bedacht sein werdet, die Rücksichten auf das Interesse des weiteren Vaterlandes mit den Rücksichten auf die Bedürfnisse Eurer selbst möglichst zu verbinden. Nichtsdestoweniger erachten wir es in unserer Stellung als freundeidgenössisch verbündeter Stand gegen Euch, getreue liebe Eidgenossen, den lebhaften Wunsch zu äussern, Ihr möchtet bei der bevorstehenden Beratung über die Wahl einer Eisenbahnlinie nach Basel dem Bahnprojekte über Olten den Vorzug geben.

Indem wir mit gespanntestem Interesse Eueren daherigen Entschliessungen entgegensehen, und Euch höflichst um eine baldige Mitteilung derselben ersuchen, ergreifen wir den Anlass etc. (folgen die üblichen Schlussformeln).

Namens des Regierungsrates,
Der Schultheiss: *C. Neuhaus.*"

Aehnliche Schreiben sandte Bern an Aargau, beide Basel und Solothurn. Solothurn und Baselland erklärten sich mit der bernischen Anschauungsweise einverstanden [3]), während Zürich und Aargau durch Einsendung ihrer daherigen Be-

---

[3]) Bern. Rats-Manual Nr. 110, S. 162.

schlüsse bezw. Beschlussentwürfe zugunsten der Nordbahn antworteten [4]).

So stunden Mitte des Jahres 1845 die Kantone *Baselstadt* und *Luzern,* weil beide am Gotthardtransit interessiert, unbedingt zur Hauensteinidee, *Bern* und *Solothurn* zogen solche grundsätzlich dem Zürcher Projekte vor, *Baselland* sah am liebsten immer noch gar keine Eisenbahn, *Zürich* und *Aargau,* letzteres allerdings ohne Begeisterung, stunden zu der Zürcher Linie mit eventueller teilweiser Linienführung über badisches Gebiet, und die Ostkantone *St. Gallen, Graubünden,* sowie *Tessin* gingen mit ihrem Lukmanierbahnprojekte ihre eigenen Wege, ohne sich in die Zürcher Eisenbahnfrage zu mischen; immerhin den Rivalen Gotthard, den sie damals im Tessin mit Erfolg bekämpften, scharf im Auge behaltend.

Ingenieur *Merian* blieb nun aber nicht bei der blossen Publikation von Broschüren stehen, sondern war schon Mitte Juni 1845 im Falle, gründliche Vorstudien vorzulegen, durch welche die technische Ausführbarkeit und die günstige Betriebsmöglichkeit der Hauensteinlinie dargetan wurde. Gleichzeitig erklärten *P. Merian* und andere Geologen den Hauensteintunnel für ausführbar.

Unter diesen Umständen gründete sich im Juli 1845 unter dem Vorsitze des Herrn *Karl Geigy-Preiswerk,* des späteren Ratsherren und Präsidenten des Verwaltungsrates der S. C. B. [5]) ein „Verein für die schweizerische Centralbahn", dessen provisorischer Verwaltungsrat bald eine rege Tätigkeit entwickelte.

Unter dem 31. Juli 1845 schon wurden die ersten Verbindungen mit den in Betracht fallenden Kantonsregierungen angeknüpft, so auch mit *Bern,* das in den Herren Regierungsräten *Aubry, Bigler, Bandelier* und *Dr. Schneider* zur Behandlung der Centralbahnangelegenheit eine Eisenbahnkommission einsetzte.

Regierungsrat Dr. *Schneider* wurde bald Präsident dieser Eisenbahnkommission. Er war aber auch Direktionspräsident

---

[4]) Bern. Rats-Manual Nr. 110, S. 180.

[5]) Wir wenden die Abkürzung S. C. B. oft an für „Schweizerische Centralbahn".

der Vorbereitungsgesellschaft für die *Juragewässerkorrektion,* dieses seines grossartigen und ruhmreichen Lebenswerkes. Ingenieur *A. Merian* in Basel war aber auch Mitglied der Direktion der Vorbereitungsgesellschaft für die Juragewässerkorrektion und zugleich sehr gut mit Herrn Dr. Schneider befreundet. Da Herrn Ingenieur Merian als dem Promotor und dem eigentlichen Vater des Hauensteinbahngedankens dessen Zustandekommen und damit auch dasjenige der ganzen S. C. B. natürlich sehr am Herzen lag, ist es begreiflich, dass er mit seinem Freunde, Herrn Regierungsrat Dr. Schneider, dem Präsidenten der bernischen Eisenbahnkommission, der, wie wir sehen werden, auch in andern Kantonen ein grosses Ansehen genoss, in eine eifrige Eisenbahnkorrespondenz trat, die auf das Scheitern des Centralbahnprojektes von 1845 ein neues Licht wirft, überhaupt sehr aufklärend wirkt, aber auch beweist, dass Regierungsrat Dr. Schneider, auch wo Freunde im Spiele waren, nicht um eines Haares Breite von seinen Pflichten, wie er sie dem Staate gegenüber auffasste, abwich, und endlich auch Herrn A. Merian als einen Mann, der das allgemeine Interesse vor das Privatinteresse stellte und der unerschrocken für grosse Ideen eintrat, erscheinen lässt.

Nachdem Delegationen des provisorischen Verwaltungsrates der S. C. B. schon mit andern Kantonsregierungen Konferenzen, die zum Teil befriedigend ausfielen (Solothurn und Luzern) abgehalten hatten, fand auch eine solche zwischen den obgenannten Mitgliedern der bernischen Eisenbahnkommission und den Herren *Riggenbach* und *v. Speier-Effinger* als Delegierte des provisorischen Verwaltungsausschusses der S. C. B. am 26. September 1845 in Bern statt. Herr *Merian,* der auch daran teilnehmen sollte, war nicht erschienen.

An dieser Konferenz wurden nun seitens der bernischen Regierungsdelegation Schwierigkeiten erhoben. Wir wissen (Seite 303 hievor), dass Merian die Bahn von Olten in der Richtung gegen Westen nach *Solothurn* beziehungsweise *Biel* ziehen wollte. Seine Broschüre sah eine Linie *Olten-Murgental-Bern* nicht vor, nur beiläufig (Seite 315) erwähnte er eine, vielleicht später zu erbauende Zweiglinie, von *Solothurn* zum

Teil der *Emme* nach gegen *Hofwyl* nach *Bern* und von da nach *Thun*. Die bernischen Regierungsräte, auch Dr. Schneider (dieser aus militärischen Gründen), verlangten nun aber in der Konferenz vom 26. September 1845 ziemlich energisch, dass die Hauptlinie von *Olten* nach Westen nicht über *Solothurn*, sondern über *Bern* geführt werde[6]), wogegen die Delegierten der S. C. B. nicht von ihrem Projekte abgehen zu können erklärten, weil sie den Bankiers die Aarelinie schon als die zweckmässigste bezeichnet hätten und nun nicht von dem, was sie selbst als das einzig Richtige erklärt hätten, zurückgehen könnten. Die Lage war für die S. C. B. auch deshalb schwierig, weil *Solothurn* an der Linie Olten-Solothurn hing (die Stadt Solothurn sollte als Endpunkt des Kanales Umschlagsplatz werden), man aber zwei Linien nach Westen, die eine über *Solothurn* und die andere über *Bern* nicht bauen zu können glaubte.

Hier setzt nun der Briefwechsel ein, in dem sich Ingenieur A. Merian in dieser Traçenot an seinen Freund Regierungsrat Dr. Schneider wandte und ihn um Hilfe ansprach.

---

[6]) Handschriftliche Notizen Dr. Schneiders über die Konferenz vom 26. September 1845 im Staatsarchive zu Bern.

II.

Briefe des Herrn Ingenieur A. Merian an Herrn Regierungsrat Dr. R. Schneider, Bern.

1.

Mein lieber Freund!

Wir haben heute, den 6. Oktober 1845 [1]), die Relation über Anbahnung der Concessionsbegehren angehört [2]) und besprochen, aber nicht behandelt, und sind im ganzen wohl zufrieden [3]) mit dem Resultat, das uns überall geworden; die wichtigsten Einwürfe sind in Baselland wegen Entschädigung für die Hauensteine [4]), in Aargau Entschädigung wegen Posteinbusse [5]) und in Bern das Wichtigste wegen dem Trace [6]). Wir denken uns, Ihre Comission ad hoc bestehe noch [7]), werde rapportiren und mit uns in Correspondenz treten; nun möchten wir aber gerne wissen, wer diesen heiklen Gegenstand zuerst wieder bringen wird, wir möchten ungern das Prevenire spielen und ich frage Sie daher konfidentiell an, wie Sie es ansehen? Wie es der Grosse Rath und die Nichtberner [8]) an-

---

[1]) Der Brief wurde am 6. Oktober 1845 begonnen und am 7. Oktober fertig geschrieben.

[2]) In dem provisorischen Verwaltungsrate der S. C. B., wo über dessen Delegationen an die Regierungen der Kantone Bern, Luzern, Solothurn, beide Basel und Aargau Bericht erstattet wurde.

[3]) In Luzern und Solothurn war die Sache glatt abgelaufen, in Baselstadt ebenfalls nicht übel.

[4]) Es handelte sich um Transitzölle, Weggelder und Hauensteinzölle.

[5]) Entschädigung wegen Beeinträchtigung der Posteinnahmen. Die S. C. B. beabsichtigte schon damals, wie dann auch 1852, ihre Linie bis nach Aarau eventuell sogar bis Baden zu ziehen. Von der zürcherisch-aargauischen Grenze bis Aarau war die Konzession am 3. Juli 1845 der Zürcher Nordbahn erteilt worden.

[6]) Siehe oben Seite 308/309.

[7]) Damit meint Merian die aus den Seite 307 genannten Berner Regierungsräten bestehende Eisenbahnkommission, welche dann aber nicht nur „ad hoc" funktionierte, sondern überhaupt alle Eisenbahnfragen behandelte.

[8]) „Grosse Rat und Nichtberner". Damit deutet Merian den Gegensatz zwischen der Hauptstadt und dem übrigen Kanton an. Mit den „Nichtbernern" meint er „Nichtstadtberner". Er hoffte, die Landberner im Grossen Rate würden der Linie durch das Seeland (Solothurn-Biel) den Vorzug geben.

sehen dürften? Was R. R. Blösch [9]) dazu sage? oder soll unser Verwaltungsrat Ihnen schreiben, was unsere Delegirten über eine Bahn nach Bern berichtet hätten [10]) und dass wir aber nicht von unserem Projekt [11]) abstehen; wollen Sie, mein lieber, bald darüber eine Antwort geben.

Nun will ich Ihnen jetzo sagen, was ich von der ganzen Sache halte. Erstlich, dass Bern, die Stadt, es in sich hat, immer noch mehr sein zu wollen als andere Teile des Kantons und des grösseren Vaterlandes und dass wenn ein Mal die meisten von Euch Sesselherren [12]), dort [13]) sind, diese angesteckt werden [14]), Beweis drei von euch Herren [15]) und wahrscheinlich noch viele andere. Soll dies wieder ein Kantönlikrieg hervorrufen und dies würde es mit Solothurn geben [16]). Oder ist es, wie es mir scheint, aus Rancüne gegen das Seeland, so verdient die Regierung das Vertrauensvotum nicht, sie soll alle gleich lieb haben.

Wir wollen gar nicht, dass Bern keine Bahn erhalte, wir wollen aber zuerst einige zum schweizerischen Netze passende Bahnen machen und keine Zürcher und Berner Stadtbahn [17]) — der leide alte Sauerteig der alten Hauptstädte der Schweiz! Wenn, so Gott will, wir oder unsere Kinder eine centralisirte Schweiz erhalten, so darf Bern nicht die Hauptstadt werden.

---

[9]) Regierungsrat Blösch war Seeländer; Merian glaubte, er werde als solcher für die Bieler und nicht für die Berner Linie eintreten.

[10]) Das heisst, das was wir Seite 309 über die Konferenz vom 26. September relevierten.

[11]) Olten-Solothurn.

[12]) Damit sind die Regierungsräte gemeint, die vom Lande kamen, zu denen auch Dr. Schneider (Nidau) gehörte.

[13]) „Dort" = in Bern.

[14]) D. h. für die stadtbernischen Interessen eintreten.

[15]) Merian meint damit die Herren Neuhaus, Blösch und Dr. Schneider selbst, alles Seeländer.

[16]) Da sah Merian ganz richtig. In den Verhandlungen des solothurnischen Kantonsrates vom 28. Mai 1852 (Kantonsratsverhandlungen 1852, pag. 138 ff.) über die Sulzberger'sche Konzessionsbewerbung kam die gleiche Traçefrage wieder zur Sprache. Da sagte ein Redner u. a.: „Der liebwerte Nachbar Bern wird das kleine Solothurn nach altgewohnter Manier auch in der Eisenbahnfrage ausbeuten wollen. Bern will die Bahn statt der Aare nach an den Bielersee über Langental und Burgdorf über Berg und Tal nach Bern ziehen."

[17]) Hier bestätigt Merian die in seiner Broschüre niedergelegten Grundsätze; siehe Zitat Seite 302 hievor.

Ich vernahm Gatschet [18]) (der mir nichts sagte als ich bei ihm war) sei mit Bigler [19]) der ärgste gewesen, hat er's vielleicht diesem zu lieb getan? er dozirte wie so leicht eine Bahn von Morgental nach Bern gemacht werden könnte — ich finde dies auch möglich (sie durchschneidet aber viele Quertäler) aber viel besser wird sie und ist zu bauen dem Emmeboden und Urtennenbach nach bis gegen Iffwyl und dann wie die neue Strasse geht gegen Tiefenau und Bern; mache Bern diese oder fordere uns auf, dass wir auch diese Zweigbahn durch unsere Gesellschaft machen sollen, so wollen wir sehen, wie dies einzurichten.

Gesetzt also von Murgental nach Bern; wie wollt Ihr aber von Aarau dahin gelangen? also von Aarau nach Olten, Aarburg und weiter; dies geht aber über Solothurnisches Gebiet, diese werden gleich parat sein, die Konzession zu geben und das ganze Gäu bis Grenchen aufopfern [20])!

Oder von Aarau, Umweg über *Suhr,* Kölliken und Striegel, ein kleiner Hauenstein, wo auch Solothurn sehr nahe angrenzt und einem guten Trace von der Kreuzstrass aufwärts sehr wahrscheinlich hinderlich ist, und von Aarau nach Olten und Solothurn wäre eine 2te Parallelbahn nötig. Ueberhaupt wird uns Solothurn keine Konzession geben, um in Olten die Aare zu passiren und nach Murgental zu fahren [21]).

---

[18]) Gatschet, Ingenieur der bern. Baudirektion; er war zur Konferenz vom 26. September 1845 beigezogen gewesen. Nach Dr. Schneiders handschriftlichen Notizen und einer dabeistehenden ironischen Bemerkung sagte Galschet nicht viel von Bedeutung.

[19]) Regierungsrat Bigler verlangte nach den Notizen Dr. Schneiders allerdings sehr energisch Linienführung über Bern.

[20]) In diesen beiden Absätzen zeigt Merian, dass bei der Linienführung Olten-Murgental-Bern statt Olten-Solothurn-Biel, Solothurn die Bahn überhaupt verunmöglichen könne weil es dann die Konzession, auch für die Hauensteinlinie verweigern werde und man ohne Berührung solothurnischen Gebietes schlechterdings nicht durchkomme. Diese Befürchtung zeigt drastisch, wie unmöglich das Zustandekommen von Eisenbahnen unter der Herrschaft der Kantonalsouveränität war.

[21]) Die Striegelbahn wurde vom Aargau aus an Bern empfohlen (vergleiche Brief Nr. 32 hienach); vermittelst einer Striegelbahn sollte Bern mit Zürich statt mit Basel unter Umgehung solothurnerischen Gebietes verbunden werden.

Denkt auch Herr Aubry [22]) daran, dass von Basel bis Grellingen die Bahn über Landschaftsboden geht [23]), dies wäre das gleiche wie von Birsfeld bis Augst für nach Zürich [24]).

Ich weis wohl, man zweifelt an der gehörigen Frequenz von den Seen her, da die Schiffahrt oft unterbrochen werde [25]), ich antworte aber, dass diese jetzt schon durch die Strassen zugenommen [26]) habe, Waadt, Neuchâtel, Locle, La Chaux-de-Fonds und das St. Imertal werden sich darauf werfen und mit ½ Million korrigirt man die obere Zihl, wir entsumpfen da schon etwas und werden vorläufig für 1—2', die wir da vertiefen [27]) bei Waadt und Neuchâtel etwas erhalten.

Sie sehen, ich war etwas pressirt [28]), bitte also ab, ich weis aber, dass Sie mich schon verstehen und bitte Sie um baldige gefällige Antwort, damit ich unserm Verwaltungsrat Ihre ihm besonders wichtige Ansicht mitteilen kann.

Baselstadt, 7. Octb. 1845.

Es grüsst Sie freundschaftlich
sig. *A. Merian.*

2.

Mein verehrter Freund!

Ihren werten Brief habe ich in Solothurn erhalten und bin nun wieder seit 2 Tagen zurük. Auch Heilmann und

[22]) Regierungsrat und Mitglied der Eisenbahnkommission, der nach Dr. Schneiders Notizen für eine Linie Olten-Bern-Freiburg-Vevey sprach.

[23]) Damit will Merian offenbar auf Jurabahnideen Aubry's hindeuten, die durch Solothurn, wenn man es ärgere, vereitelt werden könnten, da dort sein Gebiet passiert werden müsste, was es verweigern konnte.

[24]) Hier wird die Verunmöglichung der Basler-Zürcher-Eisenbahn durch die Konzessionsverweigerung Basellands angedeutet. (Vergleiche Einleitung.)

[25]) Gemeint sind die Juraseen (Bieler, Neuenburger), die von Westen her die Bahn alimentieren sollten. Der Unterbruch der Schiffahrt fand statt vor der Juragewässerkorrektion durch Ueberschwemmungen.

[26]) Bielerseestrasse, nicht lange vorher neu erstellt. Der Kanton Bern hatte in den Jahren 1839/45 sein Strassennetz ziemlich erweitert.

[27]) Merian erwartete Kanalisationsarbeiten durch die genannten Kantone, überdies war im Projekt der S. C. B. ein Kanal von Solothurn nach Biel vorgesehen.

[28]) Geht auf die schwer leserliche Schrift und den etwas nachlässigen Stil.

Schall haben mich dorten besucht und haben mir Ochsenbein's Aufsatz gegeben über unser Eisenbahnprojekt in militärischer Beziehung, dieser mir liebe Freund soll aber seine Militaria einstweilen ruhen lassen[29]). — Ich bekenne Ihnen Ihr letzter Brief war mir (und auch Freunden) etwas unverständlich, dies tut aber nichts; arbeiten Sie das Begehren[30]) aus und schicken Sie uns bald die offizielle Antwort, es würde dies besonders für die Landschaft von Wirkung sein, denn denken Sie sich, dass auch für Zürich auf dem linken Rheinufer gearbeitet wird, Gutzwyler und Regierungsrat Meyer arbeiten dafür, und es werden alle möglichen Mittel gegen uns angewendet und auch die Aargauer sind nicht untätig[31]). Könnte niemand gewichtiger von Bern aus nach Liestal kommen und für's Oltenerprojekt arbeiten[32]), vorige Woche waren Munzinger und Trog in diesem Sinne daselbst[33]) . . .

Die Verwirklichung der Holländer Erfindung wollen wir gewärtigen. — Einstweilen haben wir die Technik bei Seite gesetzt, zuerst wollen wir die Concession und zwar je bälder je lieber und dann im Februar hoffen wir, das Geld zu erhalten.

Basel, 7. Dez. 1845.

Salut Ihr treu ergebener
A. Merian, Ingr.

---

[29]) Ochseinbein, Oberst, nachmaliger General und Bundesrat. Es scheint, solcher habe sich über das S. C. B.-Projekt in militärischer Hinsicht nicht günstig ausgesprochen. Er war auch ein Seeländer, wie Dr. Schneider von Nidau. Der fragliche Aufsatz konnte nicht gefunden werden.

[30]) Was für ein Begehren hier in Frage steht, konnte nicht festgestellt werden; vielleicht handelte es sich wieder um die Frage der Linienführung.

[31]) Es wurden noch Bemühungen gemacht, Zürich von der Linienführung über badisches Gebiet abzuhalten. Aargau sandte verschiedene Delegationen nach Liestal, um Baselland zur Konzessionserteilung für die Zürcher Nordbahn zu veranlassen, um so die Linie auf schweizerischem Gebiete zu erhalten. Gutzwyler und Meyer waren Regierungsräte in Baselland.

[32]) Diese Idee wurde verwirklicht, indem Dr. Schneider und Regierungsrat Aubry, wie wir sehen werden, nach Liestal gingen.

[33]) Baselland wurde also auch durch Solothurn zugunsten der S. C. B. bearbeitet; Munzinger, Landammann, später Bundesrat; Trog aus Olten, Soloth. Kantonsrat, äusserst eifriger Propagator der S. C. B. im Solothurner Kantonsrat, später Centralbahndirektor.

3.

Mein lieber Freund!

Dieses neue Jahr mögen Ihre Wünsche in jeder Beziehung und in weiser Bescheidenheit erfüllt werden; Gott gebe auch, dass die Erdäpfel [34]), die Verfassungen [35]) und allenfalls die Jesuitenkriege [36]) besser geraten und wir uns bei unsern Eisenbahnprojekten verstehen mögen [37]).

In letzterem hat es aber keine guten Aussichten; das rechte Aarufer kann uns und Solothurn nicht dienen; und ich glaube auch für's Seeland (nicht) und überhaupt der Kanton Bern würde besser fahren, die grosse Strasse als nur die Stadt Bern im Auge zu haben; bedenket doch, dass ihr ja von Olten bis Aarburg und ab Solothurn auch diesen Kanton berühren müsset [38]); bildet auch eine Gesellschaft, um von Solothurn nach Bern und Thun zu bauen [39]); und wo ist der grössere Verkehr im Zoll zu Murgental oder bei der Dürrmühle. Der Zoller am letzteren Orte hat mich darüber belehrt, dass erstere Linie nicht mit letzterer zu vergleichen ist [40]). Ist das der Sinn des Vertrauensvotums, dass Berner neue Patrizier [41])

---

[34]) Andeutung auf das Missjahr 1845.

[35]) Andeutung auf die in verschiedenen Kantonen, auch in Bern, damals im Gange befindlichen Verfassungsrevisionen.

[36]) Bezieht sich auf die das ganze Land aufwühlende Jesuitenangelegenheit, die Freischarenzüge, was alles im Jahre 1847 zum Sonderbundskriege führte.

[37]) Dieser Stoßseufzer und das Folgende beweist, dass Dr. Schneider sich durch seine Freundschaft mit Merian nicht davon abbringen liess, die Linie über Bern, die er im bernischen Staatsinteresse hielt, weiter zu verfechten.

[38]) Hier macht Merian wieder darauf aufmerksam, dass Solothurn infolge seiner Lage und durch eine Konzessionsverweigerung auf Bern einen Druck ausüben könnte.

[39]) Merian greift damit wieder seine in der Broschüre von 1845 geäusserte Idee einer Zweiglinie ab Solothurn auf, die er nun einer besonderen bernischen Gesellschaft überlassen will.

[40]) Dies war unzweifelhaft richtig. Aus den zahlreichen Verhandlungen und Berichten über ein bernisches Strassennetz, die aus den Jahren 1837/50 vorhanden sind, ergibt sich, dass die Transitstrasse Olten-Solothurn-Murten die wichtigste war; Dürrmühle war bernische Zollstation auf dieser Route.

[41]) Damit sind die damaligen Regierungsräte gemeint; man sieht, dass die beiden Freunde gegeneinander eine sehr offene Sprache führten.

die Seeländer beseitigen und Euere Macht sie wollt fühlen lassen? Sie, Neuhaus, Blösch, Funk, seid Ihr alle Stadtberner worden [42])?

Sie wollen eine Conferenz, gut, aber wer soll sie veranstalten [43])? Bern will sie auch nicht ausschreiben, Solothurn könnte es thun, sollen Zürich und Waadt auch eingeladen werden?

Vor einiger Zeit war Lanicca [44]) hier, als wir ihm unsere Rapporte von Brunel, Denys [45]) etc. zeigten und die alle darin übereinstimmen, dass unsere Bahn möglich und gesicherte Fahrten zulasse, hat er jetzt auch keine Zweifel mehr; ihm gilts gleich über Olten oder dem Rhein nach, wenn's nur nach Bünden geht [46]).

Blanc schreibt mir oft und will mit Teufels Gewalt, jetzt schon allen Seen nach von Biel bis Genf Eisenbahnen; ich bestreite dieses vorläufig; wenn auf dem Zürichsee die Dampfschiffahrt genügt, so soll sie auch von Biel bis Yverdon es thun, besonders wenn gleich die obere Zihl corrigirt würde [47]).

---

[42]) Merian appelliert hier an die Seeländerherzen Dr. Schneiders und der andern genannten bernischen Regierungsratsmitglieder.

[43]) Der bernische Regierungsrat hatte am 26. Dezember 1846 beschlossen, der S. C. B. eine allgemeine Konferenz zur Besprechung der Konzessionsbedingungen vorzuschlagen, allerdings wollte Bern dabei nicht initiativ vorgehen. An dieser Konferenz sollte an der Linienführung über Bern unbedingt festgehalten werden. Bernische Abgeordnete sollten die Herren Dr. Schneider und Aubry sein. (Bernisches Ratsmanual Nr. 114, Seite 430.) Sie fand dann auf Einladung Basellands am 10. März 1846 in Olten statt.

[44]) Lanicca, Oberst und berühmter Ingenieur, Schöpfer des Lukmanierprojektes, als Verfasser des Juragewässerprojektes mit Dr. Schneider befreundet. In Nidau steht nun ein Denkmal zu Ehren dieser beiden Männer und Retter des Seelandes vor Wassernot.

[45]) Berühmte ausländische Eisenbahningenieure, denen der Verwaltungsrat der S. C. B. die Hauensteinprojekte zur Begutachtung unterbreitet hatte; Brunel war aus London, Denys aus Speyer.

[46]) Lanicca war überhaupt grosszügig. Er hätte am liebsten ein systematisches Eisenbahnnetz gesehen, um welches er sich schon im Jahre 1841 bemühte; siehe dessen Biographie von Bänziger — La Nicca, Seite 124 ff. Merian spielt hier auf das Lukmanierbahnprojekt Laniccas an.

[47]) Merian hatte schon in der Broschüre von 1845 das Kanalsystem vorgeschlagen; er wollte es auch im Interesse der Juragewässerkorrektion durchgeführt wissen. Blanc war ein waadtländischer Ingenieur und eifriger Eisenbahnfreund; Verfasser mehrerer Eisenbahnbroschüren.

Wir haben also bald Jura-Gewässer-Sitzung, das ist recht, hat Gatschet seinen Rapport gemacht; dürfen wir von uns aus nicht bei der Gross-Raths-Commission eine Recharge eingeben, oder wäre dies gegen das Vertrauensvotum [48])?

Am 12ten feiert ihr also das Pestalozzifest in Burgdorf, da möchte ich gerne auch dabei sein, das war mein lieber 2ter Vater, viermal habe ich in Iferten diesen 12ten Jenner gefeiert. — Hier in Basel bringen wir Nichts zu weg, wir sind zu wenig Pestalozzianer oder Zöglinge von ihm noch da; wenn P. ein Millionär oder ein reicher Krämer gewesen wäre [49])!

Es grüsst Sie und die l. Ihrigen von ganzem Herzen

Basel, 4ten Jan. 1846.

Ihr *A. Merian,* Ingr.

PS. Wir beschäftigen uns hauptsächlich mit Betreibung der Concessionsbegehren von Baselland, wo uns aber die Zürcher so entgegenarbeiten [50]), unsere Lokalpresse beschäftigt sich damit pro et contra. Könnte man von Bern aus nicht auch auf sie [51]) wirken, am besten durch die Presse; die Regierung ist wohl für uns [52]), wir möchten aber dorten den Landrat und das Volk haben. — Das ist kein Bern [53]).

---

[48]) Merian neckt seinen Freund, den bernischen Regierungsrat, wiederholt mit dem „Vertrauensvotum". Die Regierung, von der radikalen Presse scharf angegriffen, verlangte vom Grossen Rate am 10. September 1845 ein Vertrauensvotum, welches nach heftiger Debatte am 12. September mit 137 gegen 42 Stimmen genehmigt wurde. (Siehe Näheres Tagblatt des Grossen Rates und E. Blösch: Eduard Blösch und dreissig Jahre Bernische Geschichte, Bern 1872, Seite 169 ff.)

[49]) Diese Aeusserung eines bedeutenden Baslers aus alter Familie ist sehr charakteristisch.

[50]) Durch die Bewerbung für die Nordbahnkonzession. Die Frage stellte sich eben nicht Nordbahn und Centralbahn, sondern die eine oder die andere. Siehe Einleitung.

[51]) Die Basellandschäftler.

[52]) In der Tat war bei einigen Regierungsratsmitgliedern die Stimmung für die S. C. B. etwas günstiger geworden; aber durchaus nicht durchwegs; schon hatte auch in Regierungsköpfen die Birsfelder Bahnhofidee (siehe hienach Anmerkung 59 zu Brief Nr. 4) Verwirrung angerichtet; Merian sah die Lage entschieden zu rosig an.

[53]) Wieder ein kleiner Hieb auf die Regierungsmänner in Bern. Mit den beiden letzten Sätzen will Merian sagen, in Baselland komme es auf den Grossen Rat und das Volk nicht, aber auf die Regierung an, in Bern wäre es wertvoller, die Regierung für sich zu haben, das Volk sei weniger wichtig.

4.

Mein verehrter Freund!

Ihre beiden Briefe, den vom 7ten Januar wegen der Direktionssitzung [54]) und vom 18. dies habe ich Ihnen noch zu beantworten.

Betreffend unsere vorzuhabende und notwendige Jura-Gewässer-Sitzung, so denke ich, Sie werden zuerst die Zollkonferenz [55]) abtun wollen; wie es dann aber mit einer Eisenbahnkonferenz soll gehalten sein, wissen wir nicht; von unserer Gesellschaft aus, wären wir wohl geneigt, eine solche zu beschicken, können sie aber nicht von uns aus ausschreiben [56]), überhaupt möchten wir jetzt keinen offiziellen Schritt tun, unser Hauptbestreben ist vorläufig die Erlangung der Landschaftlichen Concession [57]), wo die Gutzwyler'sche Partei [58]) uns entgegenarbeitet; sie wollen den Bahnhof nicht in Basel, sondern auf dem rechten Birsufer [59]). — Die linke [60]) verliert

[54]) Betrifft eine Sitzung der Juragewässerkorrektions-Gesellschaft.

[55]) Bern hatte die Initiative ergriffen, um zwischen einer Anzahl von Kantonen eine Art Zollverein zu gründen, um so dem auf diesem Gebiete herrschenden Chaos entgegenzutreten; Dr. Schneider arbeitete in dieser Materie in hervorragender Weise.

[56]) Vergleiche Anmerkung 43 zum vorigen Briefe; die beschlossene Konferenz hatte immer noch nicht stattgefunden, da sie niemand einberief.

[57]) Baselland war nun ganz in den Vordergrund getreten; verweigerte es die Konzession, so war das Projekt begraben und so hatte es keinen Sinn, weiter mit Bern zu verhandeln.

[58]) Stephan Gutzwiller war Grossratspräsident in Baselland und ein aus den 30er Jahren bekannter Volksführer mit viel Einfluss.

[59]) Mit dieser Bahnhoffrage, die das Centralbahnprojekt im wesentlichen mit sprengen half, verhielt es sich folgendermassen: Als die Centralbahn und die Nordbahn Ende des Jahres 1845 in Baselland um die notwendigen Konzessionen rivalisierten, machte der „Winterthurer Landbote" (Nr. 48 vom 27. November 1845) zugunsten der Zürcher Bewerbung darauf aufmerksam, Baselland könnte mit Hilfe der Zürcher Bahn und eines auf dem Birsfelde zu errichtenden Bahnhofes daselbst vor den Toren der Stadt Basel eine zweite grosse Handelsstadt auf basellandschaftlichem Boden errichten. Diese Idee faszinierte die Basellandschäftler vollständig. Nun waren sie für eine Eisenbahn; aber diese musste auf dem Birsfelde enden, dort einen grossen Bahnhof errichten und durfte unter keinen Umständen nach Baselstadt fortgesetzt werden. Der Kampf um diese Idee war äusserst leidenschaftlich und tobte, bis die Ernüchterung eintrat, ungefähr ein Jahr.

[60]) Die „linke", damit meinte Merian die Führung der Eisenbahnen auf

halt überall Terrain. — Ferner beschäftigen uns Geldfragen; wir haben, zu Ihnen gesagt, wieder abgeschlossen, ob aber diese Fremden uns halten, wissen wir erst in vier Wochen. Also die Conferenz, da weis ich Nichts Besseres als Bern oder Solothurn schreibe sie aus; es scheint mir aber, diese beiden Kantone seien etwas gespannt aufeinander [61]).

Um unserer Direktionssitzung beizuwohnen [62]), so können Sie über mich vom 4ten Februar an verfügen, jedoch wünschte ich gerne einige Zeit vorher die Anzeige davon zu erfahren.

Ueber die Eisenbahnfrage habe ich hier einen Aufsatz gemacht, der Ihnen als Antwort auf Ihren Brief dienen soll; wollen Sie ihn für den Seeländer [63]) benutzen, so habe ich nichts dagegen, nur müsste ich Sie ersuchen, das Nötige darin abzuändern; ich sähe gar gern eine Eisenbahn von Bern nach dem Jura [64]); dort (Biel) ist auch wieder ein Knoten im Eisenbahnnetz, und es kommt vielleicht einst die Zeit, dass durchs Münster- oder Birstal auch eine entsteht [65]). Sulzberger [66]) und ich haben eine Idee, das Wasser zum Betrieb der Eisenbahnen zu benützen [67]), schon Fourneyron, der Er-

---

linken Flussufern; von Olten nach Solothurn linkes Aareufer, von Waldshut nach Basel linkes Rheinufer.

[61]) Wegen der Traçefrage, die Bern aufgeworfen hatte, vgl. Seite 308/309 und Anmerkung 16 zu Brief 1, sowie den Inhalt dieses Briefes.

[62]) Bezieht sich wieder auf die Juragewässerkorrektion.

[63]) Gemeint ist der „Seeländer Anzeiger", dem Dr. Schneider sehr nahe stund.

[64]) Von welcher Idee offenbar Dr. Schneider geschrieben hatte, der nun vielleicht eine Linie Biel-Bern vorgeschlagen.

[65]) Damals war von solchen Projekten sonst noch nicht die Rede, wohl aber sprach man schon 1842 von einer Eisenbahn in der Ajoie; in Pruntrut bildete sich unter der Leitung des Regierungsstatthalters Choffat ein daheriges Komitee.

[66]) Sulzberger: Ingenieur aus Winterthur, war bei der Nordbahn tätig und überhaupt als Ingenieur sehr bekannt. Erwarb dann später zu Spekulationszwecken in der ganzen Schweiz herum Eisenbahnkonzessionen, teilweise im Auftrage ausländischer Spekulanten, und wurde in den Kantonsräten ziemlich offen als Nebelmacher und Konzessionsjäger bezeichnet.

[67]) Ob es sich hier um die sogenannte „atmosphärische Bahn", bei der der luftleere Raum der Röhre durch Anwendung von Wasser erzeugt wurde, und welche Idee Sulzberger später lancierte, handelt, oder ob noch etwas anderes in Erwägung gezogen wurde, wissen wir nicht. Jedenfalls ist die Grund-

finder der Tourbine, gieng mit diesem um; die Birs und Schüss würde sich dazu vorzüglich eignen.

Auch mich bombardirt Blanc mit Briefen; ich weis ihm aber dermalen noch nicht zu helfen, so lange wir uns selbst noch nicht fertig geholfen haben.

In der angenehmen Hoffnung, Sie bald in Bern zu sehen, grüsst Sie mit aller Freundschaft

Basel, 25. Jan. 1846. Der Ihrige

A. Merian.

P. S. Den Seeländer halte ich, gestehe Ihnen aber, dass ich die letzten Nr. nicht ganz gelesen habe; die Eisenbahnartikel, wer macht sie? sind zu lang [68]) — und die Politik oder Grossratsverhandlungen für mich zu zeitraubend, man weis ja schon lang, was man in der Politik will, nun handle man und sei ehrlich und aufrichtig und nicht ämtlisüchtig.

R. R. Meyer von der Landschaft ist nicht für uns, sondern für die Zürcher oder einen Bahnhof auf dem Birsfeld [69]); hingegen Jöry ist für uns [70]) — avis au lecteur [71]).

---

idee, die Wasser der Birs und Schüss zum Eisenbahnbetriebe zu verwenden, sehr interessant und nun wieder modern. Viele unserer „modernsten" Ideen sind es in Wirklichkeit nicht, denn es gibt Leute aus der Zeit, aus der die Merianschen Briefe stammen, die die Elektrifikation der Linie Bern-Thun schon damals als etwas sehr natürliches angesehen hatten. Man lese folgende Stelle aus dem „Schweizerischen Beobachter" von 1842, Nr. 14, wo in einem Artikel über schweizerische Handelsstrassen eine internationale Eisenbahnlinie durch den Kanton Bern von Pruntrut und durch die Gemmi mit Anschluss an den Simplon vorgeschlagen wird. Es heisst da: „Wollen wir blind bleiben, oder sehend nicht in die Zukunft blicken, dass wir einmal (früher oder später) doch daran müssen, Eisenbahnen zu bauen, um die Dampf- oder elektromagnetische Kraft auf denselben zu benutzen, wenn wir nicht ganz um den Transit kommen wollen."

[68]) Da kritisierte Merian — bewusst oder unbewusst bleibe dahingestellt — seinen Freund Dr. Schneider, denn die Artikel waren von Schneider selbst, die Entwürfe dazu befinden sich noch unter seinem Handschriftlichen Nachlass im Staatsarchive zu Bern.

[69]) Meyer war, wie wir sehen werden (vergleiche Brief Nr. 30), unbedingt für den Bahnhof auf dem Birsfeld, keineswegs aber unbedingt für die Zürcher Bahn. Er war es, der eigentlich als erster im Juli 1852 das Centralbahnprojekt wieder in Fluss brachte (vergleiche Speiser: „Mitteilungen", Seite 32 unten), nachdem er von der Birsfelder Stadt- und Bahnhofidee geheilt war.

[70]) Jöry, eigentlich Jörin, Regierungsrat in Baselland.

[71]) Merian warnte Dr. Schneider immer vor Meyer, wir verweisen dies-

Kommt etwas von meinem Aufsatz im Seeländer, so erbitte ich mir circa 3 Exemplare. Auch das Format behagt mir nicht; die Beiblätter, allein aufbewahrens Wertes wegen nützlichen Artikeln hatte ich lieber; aber allen kann man's nicht recht machen.

5.

Hochgeehrter Herr und Freund!

Sie werden wahrscheinlich schon wissen oder durch Herrn Landammann Munzinger, den Sie jetzt täglich sehen, erfahren haben, was der Basellandschaftliche Regierungsrat für Beschlüsse in Betracht unserer Eisenbahn-Concession vorläufig gefasst hat [72]). Wir haben zwar noch keine offizielle Anzeige, sondern den Bescheid erhalten, dass wir in 8—10 Tagen die Beschlüsse mitgeteilt erhalten. Wir denken uns aber und wissen, dass dies erst geschieht, wenn Meyer und Jöry von Bern zurück sind, wo sie sich noch bei Euch und Solothurn informiren werden, wie es mit den Postal etc.-Verhältnissen gehalten sein soll. Da wir in Sie alles Vertrauen zum Gelingen unseres Oltner Projektes setzen und wissen, dass Sie am meisten Einfluss bei den Landschäftlern haben werden, so möchte ich Sie ersuchen, denselben und besonders dem Meyer von dem ich Ihnen das letzemal schon geschrieben [73]), die Sache mit Nachdruck vorzustellen.

Unsere oder eigentlich meine Ansicht geht dahin: Eine Entschädigung für den Zoll des unteren und zum Teil beider Hauensteine gebührt der Landschaft, dafür haben wir stets etwas berechnet; diese Zahlen lassen sich aber sehr annähernd bestimmen. Wir in Basel haben ja die Rechnung wegen der 36 % auch vor uns; daher die Regenten zu Liestal nur ein Rechnungsexempel zu machen haben, statt eine willkürlich hohe Summe aus der Luft zu greifen [74]). Dies ist aber weni-

falls auf die folgenden Briefe Merians. Dr. Schneider stund aber auch mit Meyer in reger Eisenbahnkorrespondenz, vergleiche Briefe Nr. 28, 29, 30, 31.

[72]) Das Gutachten des Verwaltungsdepartements hatte für die basellandschaftliche Politik als ersten Grundsatz niedergelegt: Jede Eisenbahn, sei es von Zürich, sei es von Olten her, darf nur bis an die Birs und nicht darüber geführt werden. (Staatsarchiv Baselland, Eisenbahnakten Nr. 35 und 36.)

[73]) Siehe Anmerkung 69 zum vorigen Briefe.

[74]) Ueber diesen Punkt wäre, wie die Konferenz vom 10. März 1846 bewies, eine Einigung leicht zu erzielen gewesen.

ger wichtig als der Bahnhof. Dieser soll auf dem Birsfelde sein und die Bahn nicht weiter geführt werden; aus dem wird nichts, es ist so viel gesagt, als man baue keine Bahn. Würde Solothurn die Concession gegeben haben für eine Bahn von Olten ans rechte Birsfeld [75]? Welcher fremde Capitalist wird Geld geben zu einer Bahn, deren letzte Station 1 Stunde vom französischen Bahnhof ist, denn von da, wo ob dem Birsfeld der Bahnhof errichtet würde, ist es der Strasse nach bis in den Elsässerbahnhof am St. Johann Thor 15,000 Fuss, wozu so viel Zeit gebraucht wird, als von Bukten an die Birs zu fahren. Omnibus und Fuhrleute würden Basler sein, wo muss der eidgenössische Zoll bezahlt werden etc. etc.? Man sagt mir, es könne diese Bahn eine andere Gesellschaft bauen, diese könnte aber nicht weiter als Läufelfingen bauen, weil auf der andern Seite vom Berg Solothurn uns die Concession zugesagt hat [76] — übrigens bin ich ganz dafür und unsere Gesellschaft wird entsprechen, dass allerdings auch auf dem rechten Ufer ein grosser Bahnhof auf Landschaftlichem Boden errichtet werde [77]; da mag dann Concurrenz eintreten, einerseits Gewerbe- und Niederlassungsfreiheit und auf der andern Seite diese beschränkt und bewacht durch Thore, Schanzen Garnison, Zunftzwang, Thorgeld, Pfundzoll etc. etc. Entweder müssen diese beseitigt werden und die Landschaft und Schweizerbürger hätten es auch zu geniessen oder der Zopf bliebe uns (d. h. Baselstadt d. H.) und ein grösserer Ort würde auf dem rechten Birsufer entstehen, trotzdem die Bahn nach Basel gienge.

Sie wissen, ich bin kein Freund vom Cantönliwesen, dieses soll aber eine Eisenbahn nicht unterbrechen; auch handelt es sich darum, dass eine Gesellschaft ein gutes Unternehmen

---

[75]) Da wird wieder ein Kanton gegen den andern ausgespielt. Merian und die Centralbahnförderer stützten sich immer auf Solothurn, weil dieses schon am 13./14. November 1845 die Konzession erteilt hatte.

[76]) Vergleiche Anmerkung 75, in Solothurn konnte eine Konkurrenz-Gesellschaft wirklich nichts mehr machen, da sich Solothurn in der Konzession der S. C. B. gegenüber verpflichtet hatte, keine Konkurrenzbahn zu konzessionieren.

[77]) Damit war aber Baselland nicht befriedigt; es wollte den Endbahnhof und keine Eisenbahnverbindung nach Baselstadt haben.

zu Stande bringe und nicht um den Vorteil von Birsfeld oder Basel; nicht Baselstadt, sondern die Gesellschaft steht da[78]). Mein Privatinteresse wäre es ganz, dort bald eine Stadt entstehen zu sehen; ich besitze 11½ Jucharten Hausplätze auf dem Birsfeld; dieses kann mich aber nicht bestimmen, anders zu denken und zu handeln. Also genug. Wirken Sie vereint mit Herrn Munzinger für unsere Oltener Bahn in ihrer grössten Ausdehnung.

Es grüsst Sie mit besonderer Freundschaft wie auch Herrn Munzinger

Basel, 31. Jan. 1846. *A. Merian.*

6.

Mein verehrtester Freund!

Mitfolgend sende ich Ihnen noch ein Zusatz zu meinem letzten Eisenbahnaufsatz; ich vermute zwar, ich sei darin nicht mit Ihnen einverstanden und so werden Sie ihn auch nicht wollen in den Seeländer einrüken lassen, zudem wird dieser jetzt nicht Raum genug für ihn haben, denn seine Akten und lange unaktenmässige Aufsätze über Eure Revisionskrisis nehmen allen Platz ein[79]).

Wollen Sie aber gefälligst mein. Aufsatz dem Gatschet zu lesen geben.

Wie steht es mit unserer Juragewässer Sitzung, ich bin jetzt bereit, wann Sie wollen.

Unsere Eisenbahnangelegenheit stack immer noch am Geldsuchen im Ausland und an den Unterhandlungen mit Baselland und -stadt, beide machen Anstände, die ihnen keine Ehre machen.

Es scheint Aubry und Bandelier halten nach und nach an Euch Verfassungsfreunden.

Es grüsst sie mit steeter Freundschaft

Basel, 19. Feb. 1846. *A. Merian,* Ingr.

---

[78]) Die Birsfelderbahnhofangelegenheit nahm in Baselland die Form eines allgemeinen Kampfes gegen Baselstadt an (vergleiche z. B. den „Basellandschaftlichen Volksfreund" vom November 1845 bis Herbst 1846), unter dem die S. C. B. zu leiden hatte.

[79]) In Bern war die Verfassungsrevision von 1846 im Gange.

7.

Basel, 3. April 1846.

Mein verehrtester Freund!

Ihren Brief von gestern will ich Ihnen sofort beantworten, er giebt mir zu denken und ich habe ihn sofort Herrn Geigy unserm Präsidenten mitgeteilt, der aber sehr wünscht, dass es bei unserm Begehren verbleiben möchte, Bern schweizerische und nicht cantonale Gesinnung hegen möchte (hier Randbemerkung Dr. Schneiders: Eben schweiz. Gesinnungen hat Bern), nicht die Hauptstadt, sondern den nächsten grossen Bahnzug im Auge haben sollte, überhaupt haben wir schon genug Schwierigkeiten, besonders bei Basel Stadt und Land, so dass wir hoffen sollten, bei Bern gelimpflicher durchzukommen [80]); mit Aargau und Luzern haben wir seit unseren

[80]) Dr. Schneider und die andern Mitglieder der bernischen Eisenbahnkommission hielten immer noch an der Linienführung über Bern fest. Dagegen hatten die Ereignisse in Baselland nun doch zur Abhaltung der schon lange in Aussicht genommenen Konferenz der Kantone Bern, Solothurn und Baselland geführt, die am 9. oder 10. März 1846 stattfand. Baselland selbst hatte nun den Antrag dafür gestellt. (Bern, Ratsmanual Nr. 114, Seite 476) und solche einberufen. Baselland wollte die Ansichten Berns und Solothurns über seine Eisenbahnpolitik kennen lernen und einheitliche Konzessionsbedingungen für die drei Kantone herbeiführen. Dieses datiert die Konferenz vom 9. März 1846, handschriftliche Notizen Dr. Schneiders im Staatsarchive Bern über die Konferenz nennen als Konferenztag den 10. März 1846. Materiell stimmen das Solothurner Protokoll und die Notizen Dr. Schneiders so ziemlich überein. Bern und Baselland machten Solothurn Vorwürfe, dass es sich mit der Konzessionserteilung an die S. C. B. so beeilt habe, man hätte sich zuerst verständigen sollen. Solothurn erklärte, so gehandelt zu haben, weil es überzeugt war, so die Zürcher Nordbahn am ehesten verhindern zu können. An Hand der Solothurner Konzession wurden nun alle möglichen Details besprochen, auf die wir hier nicht eingehen wollen. Immerhin sei folgendes erwähnt: Dr. Schneider verlangte, dass der Reingewinn der Bahn auf 6 Prozent begrenzt werde, aus dem Mehrgewinne sollte ein Amortisationsfonds zugunsten des Staates zur Einlösung von Aktien gebildet werden, denn der Staat könne nicht früh genug in den Besitz der Bahnen kommen. Bern stellte dann auch mit grosser Energie das Postulat auf, man solle dafür sorgen, dass sich die Basler Gesellschaft und die Zürcher Nordbahn über eine gleiche Spurweite verständigen. Bern wünschte überhaupt, dass man alles tue, um in der Schweiz eine gleiche Spurweite zu erhalten, z. B. durch eine Konferenz der Kantone. Bern brachte, nebenbei bemerkt, dieses Postulat, begründet mit militärischen Erwägungen, auch vor die Tagsatzung, die aber wegen Inkompetenz nicht darauf eintrat. Die bernischen

ersten Eingaben nicht mehr correspondirt. Baselland haltet uns immer hin, Schwatzen, Schreiben und die öffentlichen Blätter nützen da nichts mehr, sie sind selbst uneinig [81]), künftige Woche soll die Sache endlich vor Landrat kommen, ohne vorher mit uns zu konferiren, was doch anfänglich abgeredet war; wenn Sie und etwa Ihre Commission nach Liestal schreiben würden, dass Bern, wie Sie mir schreiben, die Bedingung stellen werde, dass die Bahn *müsste* über die Birs fortgesetzt werden, so könnte dies von guter Wirkung sein [82]); dieser Brief müsste aber einen quasi offiziellen Anstrich haben und ja nicht an Meyer gerichtet sein, sondern an Jöry oder lieber noch an Aenishänsli R. R. Denn Meyer ist schlimm genug, den Brief im Sack zu behalten.

Meyer hat Ihnen angelogen, wenn er Ihnen sagte, wir oder ich seien zur Conferenz eingeladen worden, wenn dies

---

Befürchtungen waren durchaus nicht aus der Luft gegriffen, denn die Zürcher Nordbahn beabsichtigte wegen ihrem vorgesehenen Anschluss an die badische Bahn die badische Spurweite anzunehmen, die grösser war, als alle damals in Europa üblichen (d. h. unsere noch jetzt geltende Normalspur). Baden konnte seine Spurweite auch nicht beibehalten, sondern war gezwungen, seine ganze Linie Mannheim-Basel auf Normalspurweite umzubauen. (Gesetz von 1854.) Auf der Konferenz kam auch die Birsfelder Bahnhoffrage zur Sprache. Baselland hielt an dieser Idee fest, obschon Bern und Solothurn sich energisch dagegen wehrten und den Standpunkt Basellands als unnational und unpatriotisch bezeichneten. Bern erklärte, bei Baselstadt Schritte tun zu wollen, um eine Aufhebung der Lagerhausgebühren zu bewirken, keineswegs aber den Birsfelder Bahnhof zu akzeptieren. Allein Baselland beharrte auf diesem und fand, seine Bedingung sei gar nicht dazu angetan, das ganze Projekt zum Scheitern zu bringen. Auch die Traçedifferenz zwischen Bern und Solothurn, die Merian in seinen Briefen berührte und die wir in den früheren Anmerkungen behandelten, kam zur Sprache, ohne dass aber eine Klärung herbeigeführt wurde. Die Solothurner Konzession mit der Linie Olten-Solothurn war eben erteilt und Solothurn erklärte, von den bernischen Wünschen nichts gewusst zu haben. Die Stellungnahme Dr. Schneiders in der Konferenz wahrte die Staatsinteressen in weitgehendstem Masse, wiederum ein Beweis, dass er sich durch freundschaftliche Beziehungen auch nicht um Haaresbreite von dem abbringen liess, was er als richtig ansah.

[81]) Die Nordbahn hatte in Baselland doch noch vereinzelte Anhänger.

[82]) Bern hatte diese Erklärung in der Konferenz vom 9. (10.) März 1846 bereits abgegeben. Dr. Schneider macht denn auch am Rande des Briefes Merians die Bemerkung: „Ist geschehen."

der Fall gewesen, so wäre ich jedenfalls gekommen, denn ich würde sehr gerne mit Ihnen gesprochen haben.

Ueber die nächste Conferenz in Bern, so von Genf ausgeschrieben, ist uns auch nichts zugekommen [83]); vor einigen Tagen schrieb mir Gatschet darüber und sagte, sie solle Mitte April statthaben; auf den 9ten zu erscheinen, ist mir unmöglich, da ich mit Sulzberger abgeredet habe, nächster Tage die Zürcher Bahn zu bereisen (gemeint ist das Trace, die Bahn war noch nicht im Betrieb, d. H.), was wir nicht aufschieben können.

Die Zürcher Fühlhörner gegen Bern gefallen mir nicht, dies ist jedenfalls eigentümlich, erzwungen, im Vaterland selbsten, unschweizerisch, denn der kürzere natürliche Weg geht über Solothurn, zugleich aber auch schwierig, denn auf dem Striegel dehnt sich die Solothurner Grenze über die Einsattelung aus, wovon ich eine detaillirte Aufnahme besitze [84]).

Ungemein gerne wünschte ich mit Ihnen über die Weiterführung nach Westen sprechen, Ihre Ansichten kennen, bezüglich auch der Hoffnung und Befürchtungen unserer Jura Gewässer.

Es sind ungefähr folgende 3 Fälle möglich:

1. Von Olten durch's Gäu nach Solothurn.
   a) Von Solothurn nach Biel, von da Dampfschiffahrt nach Iferten und dann Eisenbahn nach Genfersee — mit Zweigbahn nach Bern.
   b) Von Solothurn aus schon Dampfschiffahrt, in diesem Fall Uebernahme der Juragewässer durch unsere Gesellschaft, was aber schwer halten wird; — stellen Sie uns

[83]) Es handelte sich um eine auf den 10. April 1846 angesetzte Konferenz für Besprechung einer Stammbahn Bodensee-Genfersee. Im Dezember 1846 fasste eine Versammlung genferischer Kaufleute den Beschluss, alle schweizerischen Eisenbahninteressenten zu gemeinsamem Handeln zusammenzufassen. Dieses Komitee wollte u. a. auch die widerstreitenden Interessen Basels und Zürichs versöhnen und durch Erstellung einer nationalen Hauptlinie den damaligen fremden spekulativen Konzessionsbewerbungen wirksam entgegentreten. (Vergleiche Anmerkung 115 zu Brief Nr. 9.)

[84]) Welcher Art diese Fühlhörner waren, wissen wir nicht; offenbar aber handelte es sich um eine Verbindung Zürich-Bern und weiter nach Westen; vergleiche Brief Nr. 32.

diesen Antrag offiziell von Bern aus (mir ist es der liebste) auch mit Zweigbahn nach Bern (hier steht eine Randbemerkung Dr. Schneiders: dann will ich's unterstützen) [85]).

c) Von Solothurn auf dem rechten Aarufer nach Arberg, Murten und weiter — da fällt aber unsere Korrektion weg und würde überhaupt dann unsere Wasserstrasse fast ganz verwaist und von der Eisenbahn überflügelt werden, mit Zweigbahn durch's Lysstal nach Bern.

2. Von Olten über Aarburg der Aare nach bis Solothurn, dann wieder *a, b* und *c*.

3. Nebst 1 ad Olten-Solothurn, eine zweite Bahn über Langenthal, durch das ganz ebene Tal bis Burgdorf und dann nach Bern und von da Einmündungsbahn nach der grossen Strasse oder Kanal am Fuss vom Jura.

Ich halte es mit 1/*b* und 3. Was ist Ihre Meinung, denn Sie haben mir dieselbe eigentlich noch nie mitgeteilt, nur Bruchstücke habe ich von Ihnen erfahren [86]).

---

[85]) Dieser Vorschlag verursachte nun einen Wendepunkt in der Stellung Berns. Merian wusste, dass die Juragewässerkorrektion das Lebensziel Dr. Schneiders war und nun machte er einen Vorschlag, der dieses Ziel der Verwirklichung näher rückte. Ferner schlug er die bisher abgelehnte Zweigbahn nach Bern vor. Angesichts dieser ganz neuen Sachlage mussten die bernischen Staatsmänner nun doch abwägen, ob nicht die Erreichung der Juragewässerkorrektion, die seit 150 Jahren projektiert war, aber der grossen Kosten halber nicht verwirklicht werden konnte, und die Linie Solothurn-Bern für die bernischen Staatsinteressen doch wichtiger waren als die Führung der Hauptlinie über Bern die bei Solothurn auf so grosse Schwierigkeiten stiess, also so wie so noch problematischer Natur war. Dr. Schneider war der Ansicht, dies sei der Fall, daher die oben angeführte Randbemerkung. Wir werden sehen, dass auch der Regierungsrat diese Ansicht teilte und die in Basel geborne Idee dann sogar zur condicio sine qua non der Konzessionserteilung machte, auf welche dann aber der Verwaltungsrat der S. C. B. nicht eintreten wollte (siehe Nr. 26 und 27 hienach).

[86]) Aus dieser Bemerkung ersehen wir neuerdings, wie reserviert sich der bernische Regierungsrat Dr. Schneider in dieser Frage verhielt und sich, wie übrigens auch die Konferenz vom 10. März 1846 beweist, nur durch die Staatsinteressen leiten liess.

An die Basel-Coblenzer [87]) Bahn glaubt hier niemand und letzthin war ich einen ganzen Tag mit meinem Freund Oberbaurat Sauerbeck aus Carlsruhe, bei Anlass der Eröffnung des Isteiner-Tunnels [88]), der mir sagte, dass mit der Zeit wohl eine Bahn nach Constanz erbaut werden müsste, wodurch weis man noch nicht, ob durch's Kinzingen Thal, durch die Höll, oder dem Rhein nach, jedenfalls weiter als Coblenz [89]).

Nun leben Sie wohl, helfen Sie eine einfache Verfassung machen [90]), lassen Sie Pfaffen und Advokaten nicht meistern; dann einen unabhängigen Grossen Rat und keinen Schultheissen „qui fait sonner et attendre" [91]).

Ihr stets aufrichtiger Freund: *A. Merian,* Ingr.

8.

Mein lieber Freund!

Der für mich nicht unerwartete Beschluss der Landschaft und die unvernünftigen Reden dabei werden sie erfahren

[87]) Das war das auf badischem Gebiete zu bauende Stück der schweizerischen Nordbahn, sofern diese nicht über baslerisches Gebiet geführt werden konnte.

[88]) Auf der badischen Stammbahn; Sauerbeck baute die badische Staatsbahn.

[89]) Die Fortführung der badischen Rheintalbahn von Basel nach Konstanz war schon anlässlich der Beratung der badischen Stammbahn (Mannheim-Basel) zur Sprache gekommen. Sie wurde von der Oberrheingegend und besonders von Konstanz gewünscht, aber dann aus finanziellen Gründen verschoben. Man bemühte sich dann, für deren Bau eine Privatgesellschaft zu finden, was aber misslang. Ob die Verbindung mit dem Bodensee wirklich von Basel dem Rheine nach oder von Offenburg durch den Schwarzwald gehen sollte, wurde sehr stark diskutiert. Die Schwarzwaldroute schien ebenso wichtig wie die Rheinroute wegen der zu Industriezwecken zu benutzenden Wasserkräfte des Schwarzwaldes und dessen Holzreichtums. Sodann spielte in der Entscheidung der Frage die Ostalpenbahn eine Rolle, der Baden eine grosse Aufmerksamkeit schenkte. (Vergleiche Müller: Geschichte der badischen Staatsbahnen.) In Schaffhausen war ein Eisenbahnkomitee, das bei Baden um die Rheintallinie petitionierte und auch in diesem Sinne Delegationen nach Karlsruhe sandte.

[90]) Bezieht sich auf die im Flusse befindliche bernische Verfassungsrevision, angestrebt von Jakob Stämpfli (ebenfalls Seeländer wie Dr. Schneider) und dessen Freunden.

[91]) Merian hat hier Schultheiss C. Neuhaus im Auge.

haben [92]), dennoch fahren wir in unserer Halsstarrigkeit fort und hoffen bis in 14 Tagen, die hiesige [93]) Concession zu haben.

Bisher haben wir noch keine Sitzung gehabt, erst Montag oder Dienstag. Gestern habe alle meine Jura-Gewässer-Papiere durchgangen und geordnet und war bei Geigy. Dieser sprang hoch auf, ob meiner Eröffnung im Sinne wie wir's mit der Concession und den Juragewässern verstehen, und sagte, ich komme ihm nimmer mit diesem [94]). Antwort: ich werde noch mehr damit kommen; nun lenkte er ein, die Geldfrage sei die schwierigste; — ja 3 % Garantie, das wäre doch etwas, man muss darüber noch denken, Bern sollte 4 % geben [95]), dies ungefähr seine endliche Ansicht, in Bezug auf den Waarentransit hat er gleich verstanden, dass für diesen der Wassertransport vorzuziehen ist und ich behauptete ihm dann noch weiter, dass wenn wir die Eisenbahn nun an den Bielersee machen und den Kanal nicht, so macht uns die bisherige Schiffahrt dennoch Konkurrenz, also lieber beides zur Hand genommen.

---

[92]) Die S. C. B.-Konzessionsfrage wurde im basellandschaftlichen Grossen Rate (Landrate) am 20. und 21. April 1846 beraten. Eine Gruppe wollte von Eisenbahnen überhaupt nichts wissen. Eine zweite Gruppe sah Eisenbahnen als ein notwendiges Uebel an, dem man möglichst viele gute Seiten abgewinnen müsse, wovon die beste der Birsfelder Endbahnhof sei. Nur wenige (Dr. Hug und Dr. Frey) versuchten, dem nationalen Standpunkte zum Durchbruch zu verhelfen und empfahlen die Erteilung der Konzession. Die Abstimmung ergab ein grosses Mehr für die Vollmachterteilung an die Regierung, mit der S. C. B. für die Konzession Birsfelden-Olten mit Endbahnhof in Birsfelden. — Wenn Merian schreibt, es seien bei den Verhandlungen unvernünftige Reden gehalten worden, so sagt er die Wahrheit. Ein Redner (Jenni von Füllinstorf) sagte u. a.: „Einst haben uns die Basler Herren bei ihren Jagden zu Hunden gemacht, und 1831 kamen sie als Mordbrenner zu uns. Aber wir wollen keine Basler Hunde sein! Jetzt sucht die Stadt die Landschaft wieder zu betrügen, und wenn der Bahnhof in die Stadt kommt, so lachen sie sich in die Faust und sagen: „Da hämmer si wieder." Dies nur eine unter den vielen Redeblüten.

[93]) Das heisst diejenige von Basel-Stadt.

[94]) Merian entwickelte also nun dem S. C. B.-Verwaltungsratspräsidenten Geigy seine Idee, wie er sie Dr. Schneider im Briefe vom 3. April 1846 mitgeteilt hatte; sie wurde aber nicht gut aufgenommen.

[95]) Man dachte an eine Zinsengarantie des Kantons Bern für die in die Juragewässerkorrektion zu investierenden Kapitalien.

Ich sehe zwar nicht gerne den Hagnekkanal [96]) ausgeschlossen, da er aber eigentlich nicht zur Schiffahrt gehört und die Summe kleiner wird (nämlich 2,437,716 Schweizerfranken oder 3½ Millionen für die 3 Kanäle mit ihren Brücken), so geht es lieber [97]) und noch eher würde es gehen, wenn Bern 3½ % garantieren würde, denn Sie wissen, dass unsere Leute (hier wird durch eine Silhouette [Zeichnung] auf eine bestimmte Person gedeutet) auf Prozente sehen [98]).

Machen sie nun bald uns Ihre Vorschläge, geben Sie im Ganzen nicht nach [99]), denn die Unsrigen, besonders die Banquiers glauben, wir könnten die Concession doch erlangen, ohne die Juragewässer-Kanäle zu übernehmen, ich bestreite dies, wo ich kann und würde in diesem Fall, selbst die Concession zu hintern suchen; machen Sie also eine feste bestimmte Erklärung in dieser Beziehung [100]), an den Prozenten [101]) mögen Sie uns dann später etwas markten lassen.

Unsere Sache ist ein Schachspiel, mit einem guten Zug nehmen wir die Bauern (Landschaft) und die Springer (Genfer und Comp.) [102]). Dieser mein Zug ist: die Berner Concession baldmöglichst in unserem Sinn (Schneider und Merian)

---

[96]) Der Hagnekkanal war ein notwendiger Bestandteil der Juragewässerkorrektion, der aber, weil kein Schiffahrtskanal, die S. C. B. nicht interessieren konnte.

[97]) Lieber = leichter.

[98]) Diese Aeusserung stammt also von einem Angehörigen eines alten Basler Geschlechtes.

[99]) Wir machen besonders darauf aufmerksam, dass ein bernisches Regierungsratsmitglied von Basel aus und aus dem Schosse der S. C. B. aufgefordert wurde, in dieser die S. C. B. sehr belastenden Bedingung nicht nachzugeben.

[100]) Das geschah dann aber auch durch bernischen Regierungsratsbeschluss, siehe Nr. 26, hienach.

[101]) Merian meint hier den Prozentsatz der Zinsengarantie; vielleicht hatte er auch das konzessionsgemässe Dividendenmaximum im Auge; vergleiche Anmerkung 80 zum Briefe Nr. 7.

[102]) „Genfer et Cie.", damit meint Merian, die von Genf ausgehende Bewegung für eine schweizerische Stammbahn Genfersee-Bodensee, die der S. C. B. ins Gehege kommen musste, weil sie ihr die Linie von Olten nach Westen weggenommen hätte.

erhalten zu suchen[103]), dann die Linie von Aarau, Olten, Solothurn, Bern und Bielersee in Angriff zu nehmen; so sind wir im Osten und Westen Meister und die Landschäftler, wenn sie auch sollten eine andere Gesellschaft bauen lassen, müssen sich mit uns verständigen[104]), wenn die Bahn von Läufelfingen soll nach Olten können fortgesetzt werden.

Dies meine klare Meinung, die ich an nächste Sitzung[105]) bringen werde; die Bedingungen Berns, dass die Bahn solle über die Birs nach Basel geführt werden, müsste dann dahin modifizirt werden, dass wenn uns die Landschaft die Conzession erteilt und erhielten wir sie nicht, so wäre uns die Conzession für den übrigen Teil dennoch gestattet. Ich wünsche sehr, dass Sie sich darüber gegen den Verwaltungsrat aussprechen würden, denn dieser glaubt jetzt, wenn Bern befehle, beharre oder bestimme in der Concession, dass die Bahn nach Basel geführt werden müsse, so werden die Landschäftler nachgeben, ich glaube aber dieses jetzo nicht.

Ich werde am 1. Mai nach Graubünden abreisen und will unterdessen nach Möglichkeit die Sache betreiben und hätte noch gerne vorher einen Brief von Ihnen.

Schicken Sie mir gefälligst meinen Aufsatz über die andere Erledigung und dann Ihre Berechnung des Schiffahrtsertrages und Herr Leemann soll mir die Berechnung über die Ausdehnung der Möser zusenden und endlich erinnere ich mich nicht mehr, Wie Sie in Ihrer Moosberechnung auf 10 Millionen Ertrag kamen[106]).

Sie empfangen mit diesem langen Epistel meine freundschaftlichsten Grüsse Ihr ergebenster

Baselstadt, 25. April 1846. *A. Merian.*

---

[103]) Das Schachspiel ging dann für einmal verloren, und zwar hauptsächlich wegen des Merianschen Schachzuges, denn nicht die Genfer Bestrebungen, die bald wieder einschliefen, und nicht der Birsfelder Bahnhof, der nach einem Jahre aufgegeben wurde, sondern die von Merian inspirierten Berner Bedingungen machten, abgesehen von der allgemeinen Zeitlage (Sonderbundskrieg, europäische Lage und daraus resultierende Finanzierungsunmöglichkeit) damals dem S. C. B.-Projekt ein Ende.

[104]) Weil die S. C. B. die Solothurner Konzession schon hatte.

[105]) Gemeint ist die Verwaltungsratssitzung der S. C. B.

[106]) Bezieht sich auf die Ertragsberechnung der Juragewässer-Korrektion (Wert des entsumpften Landes).

PS. Künftigen Montag haben wir Sitzung. Heute ladet man uns auf den 4. May ein, in Liestal nun wegen der Konzession zu unterhandeln [107]) und bemerkt uns schon, dass die Bestimmung des Endbahnhofes an der Birs conditio sine qua non sei, vielleicht gehen wir gar nicht. Schicken Sie mir doch 2 Exemplare grosse Jura-Gewässer-Korrektionspläne und dito 2 Situationspläne. . . .

9.

Versprochenermassen schike ich Ihnen mein Votum (siehe Anhang zu diesem Briefe), das ich dem Verwaltungsrate schriftlich eingereicht habe, so wie auch auf einem der grossen Pläne die Canäle deutlich ausgezogen, die mit eingegeben habe; so wie auch die Eisenbahn von Solothurn aus, dem Canale nach bis an den See [108]), mit Bezeichnung der Bahnhöfe bei Solothurn, Wangen, Büren und zwischen Nydau und Biel; auch mit Bezeichnung des Embranchements von Wangen, von Solothurn der Emme nach, von Büren gegen Lyss; also alle nach Bern [109]); wenn Sie mir 2 der grossen Pläne senden, so will ich Ihnen eine Copie davon zurückschicken.

Ich habe geflissentlich die Correktion der oberen Aare oder La Niccas [110]) 100' breiten Flosskanal von Aarberg nach Büren mit in die von uns zu übernehmende Canalisation inbegriffen; denn als Floss-Kanal gehört er dazu; seine Wälder oder 400 Jucharten Kiesgründe sind die Arbeit wert und können verbessert und cultivirt werden und liefern Holz, vielleicht genug zu den Wasserbauten und endlich ist diese Correktion nötig, bis einmal der Hagnekkanal vollendet und ein constant Bett hat, welche Arbeit wahrscheinlich länger

---

[107]) Vergleiche den unter Anmerkung 92 zu diesem Briefe mitgeteilten Beschluss des Grossen Rates von Baselland.

[108]) See = Bielersee.

[109]) Merian schlug also nun für die Seitenbahn nach Bern drei von der Hauptbahn Olten-Biel abzweigende Varianten vor; die eine ging von Wangen, die zweite von Solothurn und die dritte von Büren aus.

[110]) La Nicca hatte Pläne für das Seelandsentsumpfungsprojekt und die Juragewässerkorrektion überhaupt verfasst; auch Merian war Verfasser solcher Pläne.

dauern oder wenigstens nicht sogleich in Angriff genommen würde; durch diese Aarecorrektion würde eine grosse Masse Geschieb sich in den Altwassern deponiren, die Verengung müsste nach und nach geschehen, und erst dann auf die 100' Breite gebracht werden, wenn der Hagnek Canal vollendet wäre; zu diesem müsste sich aber Bern verbindlich machen, denn dieses Hauptglied der Correctionsarbeiten soll nicht aufgegeben werden [111]). Von Studen weg würde ein Damm an den Aarecanal und diesem entlang am linken Ufer bis an den Zihl-Canal führen.

Den 27. April, heute Abend, haben wir Sitzung, ich werde Ihnen dann weiteres berichten — beschlossen haben wir [112]).

Unsere technische Sektion [113]) hat über die Zweigbahn nach Bern und deren Rentabilität zu berichten — überhaupt aber wird Ihr Schreiben mit der Concessionsredaktion wegen der Zweigbahn und dem Separatvertrag der Juragewässer von Ihrer Seite abgewartet.

Die Frage über die Juragewässerübernahme ist den Banquiers überwiesen, die mich dann beiziehen werden — ich werde nun noch vorher mit zwei reden, die nicht am Verwaltungsrat sind, und nicht übel dafür gestimmt sind.

Erklären Sie nun bestimmt, dass es nicht anders gehe, als dass wir die Canalisation übernehmen [114]), denn es wird vorgeschützt, Sie hätten's nicht als condicio sine qua non verlangt und es gehe vielleicht doch. — Was Sie über die Jura-Gewässer schreiben, das adressiren Sie an mich, wenn es nicht offiziell ist; ich werde meine Reise beschleunigen, ich reise am 2ten von hier ab.

---

[111]) Der Hagnekkanal wäre also nicht von der Bahngesellschaft zu erstellen gewesen, sondern durch den Staat Bern; die Eisenbahn hätte an diesem Kanal auch kein Interesse gehabt.

[112]) Merian schloss den Brief erst am 28. April.

[113]) Das heisst diejenige des provisorischen Verwaltungsrates der S. C. B.

[114]) Man sieht, dass das bernische Regierungsratsmitglied neuerdings von Basel aus aufgefordert wurde, dafür zu sorgen, dass Bern als Konzessionsbedingung unbedingt die Uebernahme der Juragewässerkorrektion durch die S. C. B. verlange.

Schicken Sie mir Ihre Berechnung über den Zollertrag der Canäle, im Concessionsbegehren sind dafür nur 2 rp pro Stunde und der Jahresertrag nur 7786 Schweizerfranken?

Es sind noch 2 Engländer frisch angelangt [115]).

Am 4. May werden 4 Delegierte von uns nach Liestal gehen, um den letzten Schritt zu tun, wir sind eingeladen aber unter der Bedingung, dass es auch condicio sine qua non sei, nicht über die Birs zu gehen [116]) — es wird dieser Delegation nicht an Spott fehlen; ich bin froh, dass ich fort bin und nicht gehen kann.

Es grüsst Sie ergebenst
A. Merian.

Basel, 28. April 1846.

10.

Beilage zu Brief Nr. 9 enthaltend das Votum Merians am 27. April 1846 im Verwaltungsrate der S. C. B. über die beharrliche Fortsetzung des Centralbahn-Projektes.

Der jetzige Zeitpunkt und die Umstände sind von der Art, dass jetzo kräftig muss eingeschritten werden.

---

[115]) Diese Bemerkung bezieht sich auf die damaligen englischen Eisenbahnumtriebe in der Schweiz. Die Engländer Gibbon-Spilsbury und Emerson bewarben sich in fast allen Kantonen um Konzessionen für die Erstellung eines „helvetischen Eisenbahnnetzes", das sie mit einem Aufwande von 75 Millionen Franken erstellen wollten. Während ihre Bewerbung in Bern und Zürich und infolge der Haltung dieser Stände auch in andern Kantonen nicht verfing, vermochten sie die Behörden von Baselland, denen alles, was sie wünschten, auch der Birsfelder Bahnhof, versprochen wurde, so zu blenden, dass ihnen wirklich eine provisorische Konzession erteilt wurde (12. Mai 1846). Solche fiel dann allerdings wieder dahin. Zürich hatte die Abweisung der englischen Anerbietungen beschlossen (Protokolle des Regierungsrates vom 10. Dezember 1845, 6. und 22. Januar 1846) und in Bern hatte Schultheiss C. Neuhaus den Leuten erklärt, die vorgelegten Empfehlungen seien ungenügend, Bern werde erst dann auf Verhandlungen eintreten, wenn genügende Empfehlungen vorliegen werden, „wenn man sich bei einer Regierung einführen wolle, so brauche es andere Empfehlungen als zur Anknüpfung von Privatgeschäften" (Ratsmanual Nr. 112, Seite 347 vom 17. Oktober 1845). Auf diesen Bescheid hin stellten sich die Engländer dem Schultheissen nicht mehr vor.

[116]) Die Centralbahnverwaltung hatte in einem Memoriale vom 2. Mai 1846 die Nachteile des Landratsbeschlusses vom 21. April (siehe Anmerkung 92

Durch diese meine Vorschläge will ich zwar nicht vorgreifen; ich will mich gerne belehren lassen; aber ich halte es für meine Pflicht, meine Meinung Ihnen mitzuteilen.

Endlich halte ich es für eine Ehrensache Basels und des Verwaltungsrates, allem Möglichen aufzubieten, dass unsere Sache gelinge und wir von anderen nicht übertölpelt [117]) werden, ich glaube, wenn wir ernstlich wollen, können wirs durchsetzen.

Es ist einem Schachspiel (nicht Hasard-Spiel) zu vergleichen; wenn wir ein paar gute Züge thun, so nehmen wir sowohl die Bauern (Landschäftler) als auch die Springer (Genfer et Comp.) [118]).

Diese Züge bestehen in folgendem:

1. Sobald als möglich die Konzession von Baselstadt zu erhalten.
2. Die Concession von Bern mit Beförderung suchen zu erlangen.

Nach dem Bescheid von Herrn R. R. Schneider wäre dies vom jetzigen Grossen Rate bis in 6—8 Wochen möglich.

Dieses vom neuen Grossen Rathe abzuwarten, würde noch sehr lange anstehen [119]).

Die an die Concession angeknüpften Hauptbedingungen [120]) sind:

a) Eine Bahn auf dem linken Aar und Zihlufer an den Bielersee.

b) Eine Bahn von Wangen oder Solothurn aus nach Bern.

---

zu Brief Nr. 8) darzutun gesucht; allerdings umsonst. Ebensowenig führte die von Merian berührte Konferenz vom 4. Mai 1846 zwischen der Regierung von Baselland und dem Verwaltungsrate der S. C. B. zu einem Ziele.

[117]) Das bezog sich auf die Engländer Gibbon-Spilsbury und Emerson; vergleiche Anmerkung 116 zu Brief Nr. 9.

[118]) Vergleiche betr. dieses Schachspielgleichnis Brief Nr. 8 und Anmerkungen 102 und 103 dazu.

[119]) In Bern stund man infolge der durchgeführten Verfassungsrevision vor der Integralerneuerung des Grossen Rates.

[120]) Sie decken sich mit den brieflichen Vorschlägen Merians an Herrn Regierungsrat Dr. Schneider, der sich offenbar im grossen und ganzen damit einverstanden erklärt hatte.

Letztere ist ebener, kürzer zu erbauen und also wohlfeiler und convenirt für Solothurn besser [121]).

Erstere convenirt für Bern besser, weil die Linie auf Bernerboden bleibt [122]).

c) Die Uebernahme von Seite der Gesellschaft der drei Hauptschiffahrts-Canäle der Jura-Gewässer, nämlich:
von der Emme bis Büren,
von Büren bis in den Bielersee,
vom Bielersee in den Neuenburgersee,
und der Floss-Kanal der Aare von Aarberg bis Büren.

Berechnet zu Schweizerfranken 2,437,716 oder 3½ Millionen franz. Franken inklusive Brücken und Zufahrten.

Bern übernimmt die andern Arbeiten der Entsumpfung in seinen Kosten [123]).

Der Gesellschaft fallen als Eigentum zu: die alten Flussbette der oberen und unteren Zihl und der Aare, sowie die See-Alusionen bei Nidau, Landeron und Rothhaus und die Aare-Kiesgründe von Aarberg bis Büren, zusammen circa 4600 Jucharten, dagegen trägt die Gesellschaft die Expropriationen obiger 3 neuen Kanäle circa 510 Jucharten.

Und endlich garantirt die Regierung der Republik Bern 3 womöglich 4 % Zinsen dieses Capitales von 3½ Millionen Franken [124]).

Bern und Solothurn gestatten der Gesellschaft ein Privilegium für die Dampf- und Schleppschiffahrt vom Neuenburgersee bis Solothurn.

Und endlich einen Schiffahrtszoll von 10 rp. per Zentner und Stund vom Bielersee bis Solothurn und Flosszoll vom Bielersee und von Aarberg bis Solothurn von 1000 Fuss 5 Batzen per Stund.

3. Nach Erlangung obiger zwei Conzessionen von Baselstadt und Bern und des Separatvertrages wegen Uebernahme

---

[121]) Diese würde auch von Merian persönlich bevorzugt.

[122]) Diese zweite Variante war mehr den Ideen Dr. Schneiders entsprechend.

[123]) Insbesondere den Hagnekkanal.

[124]) D. h. des Kapitales, das für die Entsumpfungs- und Kanalisationsarbeiten nötig war.

der Jura-Gewässer-Canäle, würde die Eisenbahn von der Grenze bei Aarau bis an den Bielersee und gegen Bern sogleich in Angriff genommen [125]).

Die Folgen davon wären:

a) Meister jeder Fortsetzung nach Westen sowohl über Bern, Murten und Neuchâtel.

b) Verhütung der Bahn von Aarau über Suhr, Striegel und Morgental nach Bern [126]); als weiter und gebirgiger und

c) Dadurch dass bei Olten gebaut wird, erlischt die Solothurner Concession nicht [127]) und Baselland muss nachgeben [128]).

Sollte diese Regierung aber einer andern Gesellschaft eine Concession erteilt haben [129]), so muss sich diese mit uns verständigen und wir haben an der Birs und am Hauenstein vorzuschreiben [130]).

d) Unterlassen wir aber auf vorgeschlagene Art fortzufahren und wollen wir die Erlangung der landschaftlichen Concession abwarten (woran ich in nächster Zeit zweifle), so haben wir alles zu befürchten, und es könnte leicht die Zeit dasjenige bringen, was wir oben unter *a, b* und *c* verhüten möchten [131]).

Um dieses ins Werk zu setzen, müssen Fonds herbeigeschafft werden; es wird wahrscheinlich noch eine dritte Reise

---

[125]) Also ohne die Konzession von Baselland abzuwarten.

[126]) Wie eine solche zum Zwecke der Umgehung Solothurns z. B. vom Aargau aus Bern vorgeschlagen worden war. Vergleiche Brief Siegfrieds an Dr. Schneider vom 23. Februar 1846 (Nr. 32 hienach).

[127]) Weil die konzessionsgemässen Baufristen eingehalten wurden.

[128]) Weil Baselland dann vor ein fait accompli gestellt war.

[129]) Z. B., wie schon erwähnt, an die Engländer.

[130]) Weil sie nicht auf solothurnisches und baselstädtisches Gebiet kommen konnte, da dort die S. C. B. nach der Kombination Merian dann die Konzession besessen hätte, die nach damaliger Uebung Konkurrenzlinien ausschloss.

[131]) Der Plan Merians war vollständig richtig und es kam auch alles so, wie er voraussah, d. h. Baselland gab schliesslich seine Endbahnhofidee auf, die Engländerkonzession fiel dahin und die Genfer Gesellschaft kam nicht zustande. Bauern und Springer waren genommen; aber hernach ging das Spiel für einmal doch verloren, weil gerade die Behörde, in der Merian sass, nicht tat, was er wollte, nämlich die Juragewässerkorrektion, die Bern nun zur Bedingung gemacht hatte, nicht übernehmen wollte.

nach Paris nötig sein; vielleicht auch die Zusammenberufung der Gründungsgesellschaft, um von derselben noch Beiträge zu erhalten. Dies sind Fragen, welche die Bankier und der Verwaltungsrat zu erörtern haben, wenn etwas geschehen soll. Bleibt aber der Verwaltungsrat 3 Jahre passiv, so sind diese Fragen bald beantwortet. Beifolgend, die noch vervollständigten Papiere und Pläne über die Jura-Gewässer.

Basel, den 26ten April 1846.

Ihr freimütiger Kollege
A. Merian.

12.

Basel am Freitag Abends den 1. May 1846.

Lieber Freund!

Eben bin ich auf der Abreise begriffen, um heute Abend nach Zürich und dann nach Bünden zu reisen, und will noch vorhin einige Zeilen an Sie richten. Es wäre mir lieber, unsere Concession käme noch vor den alten Grossen Rat, weil es mehrere Monate früher geschehen würde, würde dieser die Frage aber nicht entscheiden, so ist es besser, man warte den neuen Rat ab. Wenn wir nun einstweilen nach Solothurn bauen können [132]), und dass uns aber beide Linien nach Bern und Bielersee [133]) zugesichert sind. Ich gestehe Ihnen, dass wir, und ich bin dabei, Solothurn vor Wangen vorziehen [134]); nehmen Sie die Karte zur Hand. Die Abfahrt von der Linie ist in Solothurn viel leichter als zwischen Wangen und Wietlisbach; von Wangen über Herzogenbuchsee ist es ein tüchtiger Umweg und die Steigung über 2 %. Dabei freilich der Vorteil, dass der Oberaargau der Bahn näher kommt. Von Buchsee nach Kilchberg geht's auch bucklig [135]).

[132]) Mit dem Bau Solothurn-Olten wollte Merian den Hinfall der Solothurner Konzession verhindern und sein Programm (siehe Nr. 11 hievor) zu verwirklichen beginnen.

[133]) Gemeint sind die Linien Solothurn-Biel und Solothurn-Bern.

[134]) Das heisst für die Zweigbahn nach Bern die Variante Solothurn-Bern vor der Variante Wangen-Bern.

[135]) Buchsee = Herzogenbuchsee; Kilchberg = Kirchberg; die Bahn sollte also nicht über Burgdorf, sondern über Kirchberg, d. h. in möglichst gerader Richtung gegen Bern gezogen werden.

Will man aber besser und näher fahren, so muss man dem Oeschbach folgen, also wieder in den Canton Solothurn und kommt dann nach Koppigen und Kilchberg etc. etc. — Von Solothurn der Emme nach bis Fraubrunnen ganz eben, dann unten durch bis Urtenen, von da der Tiefenau zu [136]).

Dies alles nur so im vorbei gehen. 6½ Stunden à Fr. 870,000 = Fr. 5,650,000 und die 2 Brücken Fr. 1,350,000 zusammen Fr. 7 Millionen [137]). Dies wollen wir jedenfalls lieber machen als die Bahn nach Luzern so teurer und minder frequentirt sein wird [138]).

Nur von den Juragewässern nicht abgegangen, sondern gleich gezeigt, dass es Ernst ist [139]); bis in 14 Tagen komme ich für einige Tage heim, dann gehe mit Sidler an Gotthard und nach Freyburg und komme also bei Ihnen vorbei.

Die Garantie gefällt hier [140]), nur sei dann in 100 Jahren nichts da, um das Capital zurükzuzahlen; da müssen wir eine Rechnung über Zoll- und Bodenertrag aufstellen, schicken Sie mir darüber Ihre Ansicht.

Mein Sohn wird Ihnen den grossen Plan mit der Eisenbahnlinie schicken.

Es grüsst Sie herzlich
A. Merian, Ingr.

13.

Mein lieber Freund!

Gerade war ich einige Tage von meiner Zollreise mit Sidler nach der östlichen Schweiz zurück, als ich Ihren Brief vom 20ten erhielt; nun gehe morgens wieder fort, und habe mit ihm

---

[136]) Das Tracé wäre also von Zollikofen nicht via Wylerfeld, sondern via Tiefenau-Enge nach Bern geführt werden.

[137]) Das war der Kostenvoranschlag für die Zweigbahn Solothurn-Bern.

[138]) Diese Bemerkung Merians ist frappant, denn die Bahn Olten-Luzern war doch in der baslerischen Eisenbahnpolitik ein Hauptziel wegen des Gotthardverkehres.

[139]) Hier bestärkt Merian Dr. Schneider neuerdings, ja nicht von der Juragewässerkorrektions-Bedingung abzugehen.

[140]) Aus dieser Bemerkung geht hervor, dass Dr. Schneider mit der 3½ bis 4 % Garantie des Staates Bern für die Kanalisationskosten einverstanden war.

noch drei Jesuiten-Cantönli zu besuchen, wo ich dann auf der Reise nach Freyburg Sie in circa 8 Tagen in Bern zu sehen das Vergnügen haben werde; vorher aber sollen Sie diese paar Zeilen haben.

Da ich hier war. hatten wir gestern Eisenbahnsitzung [141]); es war aber mehr eine Besprechung und ich damit gar nicht zufrieden. Das 1te, was wir nun wollen, ist die Berner Concession und so wollen wir also Ihre Redaktion gewärtigen [142]); auch ist's gut, wenn Sie die beiden Tracé von Wangen und von Solothurn nach Bern durch Kocher [143]) untersuchen lassen, wenn dieser Hülf nötig hätte, so steht ihm mein älterer Sohn zu Diensten. Ich bin auch einverstanden, dass man die Sache dem neuen Grossen Rath vorlege.

Haben wir dann diese Eure Concession, so werde Ihnen jetzt schon vorhersagen, auf was ich hinarbeiten will.

In Bezug der Juragewässer, um solche mit der Eisenbahngesellschaft zu verbinden, so ist leider der Eifer dafür etwas erkaltet, die Kaufleut sehens als Geschäft und nicht als einen Gegenstand an, darüber dann das fernere mündlich.

Verdruss den ich schon desshalben gehabt und noch mehr haben dürfte, würden mich in meinem Vorhaben etc. etc. nicht abhalten, hingegen gebietet mir meine Doppelstellung als Freund und Directionsmitglied der Juragewässercorrection und als Mitglied des Eisenbahnverwaltungsrates in dieser Sache neutral zu bleiben, aber nur bis diese Frage entschieden ist; daher ersuche ich Sie in allem auf diese Sache Bezug habende mit Herrn Sulzer zu correspondiren; Sie werden also wissen, was Sie zu tun haben.

Die Redaktion der Eisenbahnconzession erwartet unser Verwaltungsrat mit Verlangen und sieht dann auch Ihren weiteren Bedingungen wegen Zweigbahn nach Bern und wegen der Canalisation entgegen, lieb wäre es mir, wenn es anlangen würde, während meiner circa 14tägigen Abwesenheit.

---

[141]) Wir, d. h. der provisorische Verwaltungsrat der S. C. B.

[142]) Dr. Schneider hatte, trotz aller Reklamationen Merians, den Konzessionsentwurf immer noch nicht nach Basel gesandt.

[143]) Kocher war ein bernischer Ingenieur.

Es grüsst Sie von Herzen Ihr zugetaner Freund und stets eifriger Beförderer der Entsumpfung

Basel, 26. Mai 1846. *A. Merian,* Ingr.

14.

Verehrtester Freund!

Anfangs dieser Woche bin ich nun also wieder nach Hause gekommen und nachdem ich 3 Tag mein entsumpftes Land heuen musste (Sie müssen dann unsere Birscorrektion ansehen) will ich mich jetzt wieder mit anderem beschäftigen.

Ich habe noch gedacht und auf dem grossen Juragewässer Plan nachgesehen, und komme für den untern Zihlkanal wieder auf Laniccas Projekt, es geht nicht hinter Brügg durch, das Terrain ist ja zu hoch; zeigen Sie mir also meinen Plan nicht mehr, ich will 3 andere Pläne ausfertigen. 1 für unsere Gesellschaft, 1 für Ihnen und 1 für mich; nun besitze ich aber nur noch 2. Schicken Sie mir also gefälligst einen, nur von den kleinen, aus Laniccas Bericht, von den andern Plänen und Profilen habe ich schon eine Menge; haben Sie noch von den zehnten Plänen, so schicken Sie mir auch einen, so wie mein Manuscript.

Was soll's jetzt absetzen in Bern, immer kommen so Lumpereien dazwischen, die Euch am Fortschreiten hintern, also auch Sie mussten am letzten Mittwoch Ihre Papiere wieder in Sack stecken, das Comité [144]) und wer es unterstützt, sollte man heimschicken. Hoffentlich wird's vorüber sein und so können Sie fortfahren.

Es grüsst Sie mit aufrichtiger Freundschaft

A. Merian, Ingr.

Basel, 20. Juni 1846.

---

[144]) Ob sich diese Stelle auf die damals im Kanton Bern hochgehenden politischen Wellen beziehen, oder ob eine Verhandlung mit dem (Genfer) Stammbahnkomitee gemeint ist, ist unklar; es ist aber anzunehmen, es sei letzteres der Fall, denn einige Tage vorher hatte die bernische Regierung dem Stammbahnkomitee auf gestelltes Gesuch hin eine Subvention von Fr. 3000 für auf bernischem Gebiete vorzunehmende Planstudien zugesprochen; das Komitee hätte gerne Regierungsingenieure zur Verfügung gestellt gehabt, die aber nicht abkömmlich waren (Bernisches Ratsmanual Nr. 117, Seite 319). Diese Subvention ärgerte offenbar Merian.

15.

Mein verehrtester Freund!

Sie schickten mir also vor 8 Tagen 2 grosse Pläne von Basel, 2 kleine von Lanicca und 2 von Zehnder; aber keinen vollständigen von Lanicca, wie Sie mir schrieben; dies tut auch nichts, denn ich brauche keinen vollständigen; im Gegenteil schicke ich Ihnen ein Exemplar solcher zurück, nebst andern [144a]).

Mit der Eisenbahn ist alles still; an die Badische Concession für die Zürcher glaube ich noch nicht, doch haben die Aargauer und Landschäftler Konferenzen, was die Deputirten der letztern ausgewirkt haben, weis ich nicht [145]). Am besten wäre es, wenn Sie und Aubry dieselben besuchen und uns dann auch beehren würden. Ihre Berner Concession ist's, nach der wir jetzt verlangen und hangen.

Blanc schreibt mir fleissig, die Wadtländer haben mit der Gesellschaft Calbert in Macon von Genf bis Lausanne unterhandelt [146]), und James Fazy [147]), der mit der Unterhandlung beauftragt ist, soll in einigen Tagen nach Yverdon kommen. Von mir aus habe die Idee dem Blanc mitgeteilt, dass vielleicht jene Gesellschaft die Bahn bis Solothurn machen könnte und dann die Canalisation übernehmen, wenn die unsere beharrlich nicht wollte, doch sehe ich viel lieber, wenn dieses eine einheimische Gesellschaft unternehme [148]), daher ich sonst niemand nichts davon sage.

[144a]) Bezieht sich auf die Juragewässerkorrektion.

[145]) Die Aargauer Regierung versuchte bei Baselland durch regierungsrätliche Delegationen zugunsten der Erteilung der Nordbahnkonzession auf basellandschaftlichem Gebiete zu intervenieren, um zu verhindern, dass die Nordbahn auf badisches Gebiet hinübergeführt werde, welcher Gedanke Aargau äusserst unsympathisch war. Allein die Aargauer wurden ganz grundlos als zürcherische Agenten angesehen und hatten keinen Erfolg. Tatsächlich handelte die aargauische Regierung aus nationalen Gründen und ohne Auftrag Zürichs.

[146]) Diese Gesellschaft war eine Vorläuferin der Paris-Lyon-Mediterannée, die sich auch später noch für die westschweizerischen Linien bewarb.

[147]) Bekannter Genfer Politiker.

[148]) Andernfalls wären die Kanäle also in französische Hände gefallen.

Die guten Murtener sind übel daran, ihr werdet sie doch nicht stecken lassen; ihre Eisenbahnprojekte [149]) sind jetzo damit auch aufgehalten.

Beifolgend wieder ein kleines Kärtli mit dem für Bern möglichen Projekte; ihr braucht 2 Bahnen wie 2 Brücken, wie wäre es so: von Olten über Langental und Burgdorf nach Bern (dies freilich nicht im Interesse der Nordbahn) und von Lyss nach Bern, letzterer Zug würde für Solothurn und den Westen dienen und ersterer für den Norden und Osten [150]).

Es wünscht Ihnen von Herzen wieder gute Gesundheit

Ihr ergebener *A. Merian.*

Basel, 9. July 1846.

P. S. Die Aargauer Deputation in Liestal ward vom Regierungsrat angehört aber natürlich nichts beschlossen worden; Meyer, Banger und Madeur wollten eintreten, die andern 4 aber nicht; ob sie nun doch etwas vor Landrat bringen, weis man noch nicht. Der dargebotene Speck war ein Bahnhof auf dem Birsfeld und eine Zweigbahn bis Sissach, was aber den Oberen nicht genügt [151]).

Also Ihr Reg. Rat. hat 3000 Fr. dem Berner Comite für Vorarbeiten gegeben, das ist viel, giebt die Stadt und die Banquiers auch etwas [152]) ?

---

[149]) Offenbar Verbindung mit Bern und Lausanne.

[150]) Merian kam also nun doch zur Ueberzeugung, dass man nicht um die Linie Murgental-Langental-Bern herumkommen werde, daneben wollte er aber an der Zweiglinie Solothurn-Bern festhalten. Bei Bern sah er dann zwei Eisenbahnbrücken vor.

[151]) Vergleiche Anmerkung 145 hievor. Die Aargauer Delegation versuchte Baselland für die Nordbahnkonzession zu gewinnen, indem sie sich anheischig machte, die Nordbahn für den Birsfelder Bahnhof zu gewinnen und sie zu veranlassen, von da eine Zweigbahn nach Sissach zu erstellen. Allein der Landrat hatte beschlossen (21. April 1846), die Konzession sei nur für eine Bahn von Birsfelden durch den ganzen Kanton hinauf zu erteilen, und so wurde nun verlangt, dass die Nordbahn bis an den Hauenstein hinauf baue, was diese nicht wollte, da sie ja die Konzession von Solothurn vom Hauenstein nach Olten unter keinen Umständen erhalten hätte, weil Solothurn ja ganz gegen die Nordbahn war.

[152]) Bern hatte an die Studien für die schweizerische Stammbahn Bodensee-Genfersee dem Genfer Komitee respektive dem inzwischen eingesetzten Zentralkomitee in Bern Fr. 3000 Subvention bewilligt. Vergleiche Anmerkung 144 zu Brief Nr. 14.

Es tut not, dass Sie bald mit Ihrer Arbeit und Person hieher kommen [153]).

Adieu Salut *A. M.*

16.

Basel, 15. July 1846.

Mein lieber Freund!

Ich war gestern auf der Landschaft und in Liestal, aber nicht in Eisenbahnangelegenheiten, und habe auch geflissentlich nichts davon angefangen, hingegen habe ich erfahren, welche Umtriebe gehen, um die Nordbahn entgegen dem Landratsbeschluss zu erhalten und die Centralbahn aufzugeben, dies wird im Land viele Aufregung und vielleicht eine Volksversammlung zur Folge haben. Nun sagt man, auch Zürich sei in den Unterhandlungen mit Baden so weit, dass es nicht mit Ehren zurück und mit der Landschaft anbinden könne [154]), auch haben sie zu wenig Geld, für die Nordbahn

[153]) Dr. Schneider kam dieser Aufforderung wirklich nach. Am 28. Juli 1846 erschien er in Begleitung von Herrn Regierungsrat Aubry im Landrat des Kantons Baselland und erklärte dort, dass, wenn Baselland sich nicht entschliessen könne, die Konzession an die S. C. B. zu billigen Bedingungen zu erteilen (Aufgeben des Birsfelder Bahnhofes als Endpunkt), Bern gezwungen wäre, auf eine Verbindung mit Basel zu verzichten und seine Verbindung mit Aarau und Zürich anzustreben. (Vergleiche Brief Siegfried an Dr. Schneider Nr. 32 hienach.) Es wurde also ein Frontwechsel Berns, das bisher gegen die Nordbahn war (siehe Seite 307/308 hievor) angedroht. Dr. Schneider und Aubry traten zwar nicht offiziell auf; immerhin dürfte es ein Unikum sein, dass bernische Regierungsräte im Grossen Rate eines andern Kantones das Wort ergriffen. Ihr Auftreten wirkte denn auch. Am 3. August 1846 beschloss der basellandschaftliche Regierungsrat, dem Landrate vorzuschlagen, auf seinen Beschluss vom 21. April 1846 zurückzukommen und vom Endbahnhofe auf dem Birsfelde zu abstrahieren, sofern die S. C. B. sich verpflichte, die S. C. B. an die Elsässerbahn anzuschliessen und dafür sorge, dass den Basellandschäftlern auf den Bahnhöfen auf baselstädtischem Gebiete der freie Verkehr in gleicher Weise gestattet werde wie den Einwohnern von Baselstadt.

[154]) Das war so. Die badischen Kammern hatten der Nordbahn die Konzession im Sommer 1846 schon bedingungsweise erteilt. Baselstadt konnte aber dann die Erfüllung der einen Bedingung verhindern, so dass die badische Nordbahnkonzession nicht in Kraft trat. Die badischen Kammern hatten nämlich die Bedingung gestellt, dass die Badische Bahn Basel berühren müsse; Baselstadt stellte nun aber Bedingungen, die Baden nicht annehmen wollte und so konnte Baselstadt der Nordbahn auch das Tracé auf badischem Gebiete verunmöglichen. (Dr. K. Müller: Geschichte der bad. Staatsbahn, S. 641.)

und die Verzweigung nach Aarau braucht's 24 Millionen und sie haben nur 16, und jetzt sollten sie den Landschaftern auch noch eine Zweigbahn erbauen [155]) ! Bei allen den Dummheiten, welche die Landschaftlichen Regenten seit einiger Zeit begehen, wäre es jetzt ein besonders geeigneter Zeitpunkt, wenn Sie die Landschaft bereisen [156]) und Ihren Einfluss bei ihnen geltend machen würden, von vielen Seiten in Stadt und Land soll ich Ihnen ersuchen, eine solche Reise zu unternehmen, und zwar so bald wie möglich. In dieser Beziehung wird Hug zu Ihnen kommen; ich soll Ihnen dieses melden. Das Vergnügen habend, Sie bald zu sehen, grüsst Sie ergebenst

A. Merian.

17.

Basel, 21. July 1846.

Mein lieber Freund!

Aus Ihrem Brief vom 18ten ersehe ich, dass Herr Schmidli [157]) unser Sekretär, welcher eine Reise nach dem Oberland macht, Ihnen nicht bey Hause angetroffen hat, indem Sie gerade im lieben Seeland waren.

Herr Schmidlin hätte mit Ihnen folgendes zu sprechen gehabt:

1. Ihnen zu animiren nach Liestal und Basel zu kommen [158]).
2. Den Concessionsentwurf mitzubringen — von dem Juragewässerprojekt war hier keine Rede, das ignorirt man.
3. Den Landschäftlern zu erklären, dass Bern nur seine Koncession giebt, wenn sie die Centralbahn über die Birs gehen lassen?

---

[155]) Vergleiche Anmerkung 151 zum vorigen Briefe.

[156]) Vergleiche Anmerkung 153 zum vorigen Briefe.

[157]) Herr W. Schmidlin, Sekretär des Verwaltungsrates der S. C. B., bei den Vorbereitungen des Eidgenössischen Eisenbahngesetzes von 1852 Sekretär der vom Bundesrate ernannten Experten und selbst Experte für einige volkswirtschaftliche Fragen, später Centralbahndirektor.

[158]) Vergleiche Anmerkung 153 zu Brief Nr. 15.

4. Was wir mit dem uns übersandten Protokoll der Berner Conferenz anfangen sollen [159]).

Dass Sie an Herrn R. R. Meyer schreiben wollen, ist verdankenswert, aber so viel Einfluss Bern und Sie auf der Landschaft haben, was allerdings wichtig ist, so ist mir gerade Meyer der Mann nicht, welcher Zutrauen verdient und einflösst, ebensowenig Banger, beide unterhandeln schon lange auch mit den Argauern [160]).

So gerne wir Sie bald hier sehen, so muss ich Ihnen für meine Person gestehen, dass ich Sie lieber später sehe, wenn es Ihnen möglich ist, die Berner-Concession mitzubringen, so wie auch das Projekt über die Uebernahme der Entsumpfung.

Ihre im letzten Brief gemachten Aeusserungen haben Schrecken und auch Verstimmung erregt; ich glaube, wenn das Projekt über Stadt-Oenz beliebt würde, so hat das rechte Aarufer seine Bahn und Solothurn auch; will man aber von Olten aus das rechte Aarufer über Morgental etc. annehmen, so hat Solothurn nichts und wird's wie recht ist nicht zugeben [161]). — ich bleibe fest von Olten nach Solothurn, von da aus ist's mir dann gleich, wenn nur die Canalisation statt hat; und wenn hiezu Basel nicht Hand bieten will, so sollten es die Gesellschaft von Macon machen [162]), welche nun die Waatländischen Bahnen unternehmen will; dies habe auch dem Blanc geschrieben, es ist ein Vorteil von Yverdon. Die Entsumpfung muss gemacht werden, und ist nach meinen Ansichten nötiger, vaterländischer und nobler als die Eisenbahnen, die

---

[159]) Es handelt sich hier um das Protokoll der Schweizerischen Stammbahnkonferenz vom 10. April 1846 (vergleiche Anmerkung 83 zu Nr. 7, Anmerkung 144 zu Nr. 14, Anmerkung 152 zu Nr. 15), das dem S. C. B.-Verwaltungsrate zur Kenntnisnahme eingesandt worden war.

[160]) Vergleiche Anmerkungen 145 und 151 zu Brief Nr. 15, Merian sah mit Bezug auf Dr. Meyer immer etwas zu schwarz.

[161]) Dr. Schneider schrieb offenbar Merian, in gleicher Weise wie er sich dann am 26. Juli im baslerischen Landrate ausdrückte, d. h. er stellte in Aussicht, Bern werde, wenn die Basellandschaftliche Konzession für die S. C. B. nicht bald erteilt werde, seine Verbindung mit Zürich über Aarau suchen.

[162]) Vergleiche Brief Nr. 15 und Anmerkung 146 daselbst.

am Ende doch nur die Städte und die Geldaristokratie befördern [163]).

Lesen Sie die gestrige Basler Zeitung betreffend die Nordbahn, die nun fast bestimmt auf dem rechten Rheinufer gebaut wird [164]), so bald die Kammer ratifiziert [165]). — Man sagt, Zürich erhalte nur unter dieser Bedingung die fremden Fonds; die Nordbahn und die Verzweigung nach Aarau kosten 24 Millionen, bis jetzt haben sie nur 16 Mill. und darunter sind über 5000 Zürcher Aktien. Mich dauert das Fricktal [166]), ob den Aargauer Regenten ärgere ich mich, die hättens verhüten können [167]); und die Landschaft ist an die Centralbahn gewiesen, wenn sie nicht alles verlieren wollen [168]).

Mit herzlichsten Grüssen, Ihr Aufrichtiger *A. Merian.*

18.

Mein lieber Freund!

Geigy hat uns gestern relatirt; ich sehe also die Sache wieder eingeleitet, mehr aber nicht, indessen hoffe ich viel von Berns und Ihrem Einfluss, die dieshalbigen Schreiben an die Landschaft werden daher von Nutzen sein; an Stadt-Basel zu schreiben, um nachzugeben und die Weiterführung [169]) zu gestatten möchte übrigens auch nichts schaden. Aus Geigys Re-

[163]) Diese Bemerkung, geäussert vom Urheber des Hauenstein- und damit des Centralbahnprojektes, ist sehr interessant und zeugt von einer grossen patriotischen Gesinnung Merians, wie überhaupt alle seine Briefe Grosszügigkeit und Uneigennützigkeit und Unvoreingenommenheit beweisen.

[164]) Das heisst also auf badischem Gebiete.

[165]) Vergleiche Anmerkung 154 zu Brief Nr. 16.

[166]) Das bei dem Bau der Zürcher Nordbahn auf badischem Gebiete von der Nordbahn natürlich nichts mehr zu erwarten gehabt hätte.

[167]) Diese Ansicht ist unrichtig. Aargau gab sich die grösste Mühe, die Ueberführung auf badisches Gebiet zu verhindern, scheiterte aber an der Ablehnung Basellands. Es hätte allerdings der Nordbahn den Durchpass durch den Kanton Aargau verweigern können, hätte damit die Situation aber nur verschlimmert, denn für diesen Fall hatte Zürich (was es Aargau erklärt hatte) den Weg durch das Glattal eingeschlagen. Dann hätte die Nordbahn für eine noch längere Route über badisches Gebiet geführt werden müssen, wäre noch viel unschweizerischer gewesen und Aargau hätte die Linie Baden-Aarau, zu deren Bau sich die Nordbahn gegenüber Aargau verpflichtet hatte, verloren.

[168]) Diese Ansicht dagegen war richtig.

[169]) Das heisst den Anschluss an die Elsässer Bahn.

lation habe ich übrigens gesehen und entnommen, dass mit dem Regierungsrat eine Sprache gesprochen wurde, wie sie alte Stadtaristokraten mit ihren ehemaligen Angehörigen gewohnt waren und nicht wie eine Privatgesellschaft mit einer Regierung eines grösseren Kantons es schicklich tun sollte [170]) — kurz die Sache scheint mir nun angebahnt zu sein.

Machen Sie zwei Bedingungen und bleiben Sie fest dabei:

1. Der Landschaft bedingte Weiterführung [171]).
2. Der Centralbahn die Canalisation.

Gestern war Suchard [172]) auf seiner Durchreise nach Mühlhausen bei Geigy und sagte, der Neuenburger Staatsrat habe die Canalisation der oberen Zihl beschlossen; ich denke mir durch den petit lac; dann hat er noch viel anderes dummes Zeug geschwatzt: von Schleusen zwischen Nidau und Solothurn und von 50 Schuh Fall daselbst — und dann glaubt er scheints, Bern habe nichts dazu zu sagen.

Basel, 1. August 1846.

Salut *A. Merian,* Ingr.

19.

Basel, 7. August 1846.

Mein verehrter Herr Doktor!

Gestern hatten wir Sitzung; es soll Ihnen das Landschaftliche Schreiben und unsere Antwort mitgeteilt werden; Sulzer und ich stimmten diesem nicht bei; wir wollten die Erteilung einer Concession mit einem Bahnhof auf dem linken Birsufer, den die Landschäftler jedenfalls haben wollen und dazu berechtigt sind und dann erst würden wir die Bewilligung bei der Stadt nachsuchen, um die Vereinigung mit dem Elsässer Bahnhof, und wenn wir diese haben, die Weiterführung uns erlaubt würde; auf diese Art kämen wir gewisser zum Ziele,

[170]) Was übrigens in diesem Falle nichts schadete und jedenfalls wirkte, es ging den Regierungsrat von Baselland an.

[171]) Also Führung der Bahn über die Birs nach Baselstadt, sofern dieses den Anschluss an die Elsässer Bahn gewährt.

[172]) Suchard Ph. von Neuenburg befasste sich ebenfalls mit der Juragewässer- und Kanalisationsfrage; er publizierte z. B. im Jahre 1840 eine Broschüre, betitelt: „Projet de construction d'un canal navigable entre le lac de Neuchâtel et celui de Bienne".

denn es würde gehen, wie mit St. Louis und jetzt in Basel, die hiesige Bürgerschaft würde es selbsten verlangen [173]), wo hingegen diesen Weg [174]) wir anfänglich viele Opposition finden; enfin nous verrons.

In Betracht der Jura-Gewässer ist mir der Gedanke gekommen, dass Sie und ich sich an die Spitze als Gründer einer Gesellschaft stellen sollten, und wir dann die 7 hiesigen Bankierhäuser einladen, mit uns einzustehen, die Concession von Bern zu verlangen und dann alsobald Statuten zu entwerfen und die Aktiengesellschaft zu gründen. Einen Vorteil hätten wir schon darin, dass wir sozusagen kein Gründungskapital brauchen, da quasi keine Vorarbeiten nötig sind; circa Fr. 100 von jedem von uns wären genug für Reise- und Drukkosten etc. Von diesem Allem habe ich noch niemandem etwas gesagt; ich glaube aber, es gehe auf diesem Weg besser, als durch unsern Verwaltungsrat [175]), der nie recht will und weis wie er die Sache angreifen soll, und da die Bedingung wegen der Canalisation in die Berner Concession kommt, so müsste allerdings diese unsere Einladung an die 7 Banquiers zum Beitrit durch den Verwaltungsrat gehen.

Ich hoffe Sie meinen Brief von voriger Woche erhalten haben; jetzt werden Sie mit den Zollsachen zu tun haben, dann gehts aber hoffentlich an die Eisenbahn und Canalisation. Denn warten Sie damit bis zur neuen Regierung [176]), so fürchte ich, dass sie dann wieder nicht Zeit haben.

Es grüsst Sie mit Freundschaft Ihr Ergebenster

A. Merian.

Basel, 7. August 1846.

---

[173]) Die französische Bahn durfte zuerst auch nicht in die Stadt Basel eingeführt werden, sondern musste in St. Ludwig stehen bleiben, deren Einführung wurde aber dann von baslerischen Bürgern selbst verlangt; Merian meint nun, es werde mit der Centralbahn auch so gehen, zuerst werden ihrer Verbindung mit der Elsässerbahn Schwierigkeiten bereitet werden und dann werde sie von Basel aus selbst verlangt werden.

[174]) Diesen Weg = andernfalls.

[175]) Verwaltungsrat der S. C. B.

[176]) In Bern stund infolge der Verfassungsrevision ein Regierungswechsel bevor, der im Sommer 1846 auch eintrat.

20.

Mein lieber Herr Doktor! denn was Sie jetzt geworden, ist mir nicht bekannt[177]).

Ihre Sachen sind nun angelangt, ich konnte sie aber nur gestern und diese Nacht ein wenig durchstudiren, da ich vorher abwesend war.

Ich schicke Ihnen hier einiges, das ich geschwind aufgesetzt, namentlich Bemerkungen über die Concession[178]) und Berechnung, dies wird sich übrigens alles später zeigen, wenn man einmal ernstlich eintreten will.

Hingegen sende ich Ihnen mein Concept über Errichtung einer Gesellschaft, ich will mit herum laufen, durchgehen Sie es gefälligst, durchgehen Sie es und schicken Sie mir solches sobald wie möglich.

Ich bin nemlich der Ansicht, es sollte sich jetzt jedenfalls die Canalisations-Gesellschaft bilden, und zwar nur in der Aussicht der beiden Eisenbahnen, welche sie einsten berühren; denn ich fürchte, die Eisenbahnen lassen bei uns noch lange auf sich warten. Hingegen die 17 Stunden lange Wasserstrasse (nicht 15 Stunden) hergestellt, wird die Eisenbahnen an sich ziehen.

Ich traue folgendem nicht:

Baselland hat wieder die Sache verschoben, am Montag war ich dort, wohnte den Verhandlungen bei und hatte die beste Hoffnung[179]), selbst Meyer täuschte mich, und das ist bei mir leicht geschehen, weil ich nie so schlecht von andern denke, nun vernimmt man aber, was man immer von ihm sagt. Kurz, auf die Landschaft kann man hier nicht zählen, in 14

---

[177]) Bezog sich auf die Erneuerung der Berner Regierung; dass ein gewaltiger Wechsel stattfinden werde war bekannt, deshalb die Redewendung Merians. Von 16 Regierungsräten wurden nur 4 wieder gewählt, darunter Dr. Schneider, dessen Position überdies nicht gefährdet erschien.

[178]) Dr. Schneider hatte nun den Konzessionsentwurf eingesandt.

[179]) Am 24. und 25. August 1846 wurde über den regierungsrätlichen Wiedererwägungsantrag verhandelt (vergleiche Anmerkung 153 zu Brief 16), dann aber die Beratungen abgebrochen und auf 14 Tage verschoben, weil Gutzwiler, der damals in Bern war, geschrieben hatte, man solle nichts übereilen. Spilsbury und ein anderer Engländer werden die Bahn doch zustande bringen; er schrieb von einer sich bildenden Britisch-Orientalischen Eisenbahn.

Tagen kann viel gebrüttelt werden; wirklich soll Spilsbury geschrieben haben, und wenn es auch nichts mit ihm sein sollte, so montirt dies doch die Köpfe. — Aenishänsli und Hug haben sich gut gehalten, auf Veranlassung des letzteren, wurde Ihr Brief, den Gutzwyler zurükbehalten, auch vorgelesen.

In Baselstadt befürchte ich mächtigen Widerstand der Zöpfe [180]), nur allein, wenn sie einen Bahnhof auf dem andern Birsufer entstehen sehen, so wird dies am besten helfen.

Am meisten fürchte ich aber bei Euch Bernern die Oberaargauer, und zwar mehr als Bern selbst, denen ist zu sagen: machet auch eine von Olten über Langental und Münchenbuchsee, Bern und Lyss; Thun und Aarberg.

Mitfolgend das Tagblatt über die Verhandlungen zu Liestal [181])

Schicken Sie mir nun gefälligst meine Anträge bald wieder zurück, denn ich habe versprochen, etwas hier zu machen und doch wollte ich es Ihnen zuerst schicken.

An Blanc habe ich im Sinne der Wasserstrasse bis Solothurn geschrieben [182]). Sie [183]) wollen jetzt auf ein Mal Eisenbahnen allen Seen nach und bringen die von Lausanne nach Yverdon nicht zu Stande. — Auch Schmutz hat mir endlich wieder von Murten aus geschrieben, die tappen auch in der Irr herum und fragen aller Orten.

Es grüsst Sie freundschaftlichst *A. Merian.*

Basel, 27. August 1846.

* * *

Die bisher mitgeteilten Dokumente beweisen, dass dem Centralbahnprojekte hauptsächlich Schwierigkeiten entstanden waren in Baselland wegen der Birsfelder Bahnhoffrage und im Kanton Bern zunächst wegen der Linienführung und dann wegen des von Ingenieur Merian, Mitglied des provisori-

[180]) Widerstand gegen Verbindung der Centralbahn mit der Elsässerbahn.

[181]) Landratsverhandlungen vom 24. und 25. August 1846.

[182]) Das heisst in dem Sinne, dass die Maconer Gesellschaft (vergleiche Brief Nr. 15 und Anmerkung 146 daselbst) deren Bau übernehmen solle.

[183]) Sie = die Waadtländer. Vergl. Brief Nr. 3, Absatz 5.

schen Verwaltungsrates der S. C. B., dem in Eisenbahnsachen massgebenden bernischen Regierungsratsmitgliede inspirierten Gedankens der Uebernahme der Juragewässerkorrektion durch die S. C. B. In Anmerkung 179 zum Briefe Nr. 20 teilten wir mit, dass der Basellandschaftliche Landrat am 25. August 1846 die Verhandlungen über die S. C. B.-Konzession abbrach. In Baselland suchte man jetzt nach allerhand Auswegen aus der verfahrenen Situation. Man sah nun ein, dass Baselland die Eisenbahn doch nicht verhindern dürfe, dem englischen Projekte traute man aber schon nicht mehr und hinsichtlich der Zürcher Nordbahn langten Nachrichten ein, die deren Erstellung von Waldshut rheinabwärts auf badischem Gebiete nun sicher erscheinen liessen. Die Sachlage hatte sich somit innnert kurzer Zeit derart geändert, dass Baselland, wenn es sich mit der Centralbahn nicht einigen konnte, überhaupt eisenbahnlos blieb. Die „Basellandschaftliche Zeitung“ vom 5. September (Nr. 71) schlug nun vor, die Kantone Bern, Solohurn, Luzern, Aargau und Baselland sollten sich einigen, die S. C. B. als interkantonale Staatsbahn zu erstellen. Am 7. September 1846 beschloss der Landrat aber dann ohne grosse Diskussion mit 34 gegen 18 Stimmen den Beschluss vom 21. April 1846 aufzuheben und nur noch zu verlangen, dass die S. C. B. mit der Elsässer Bahn in Basel in direkte Verbindung gebracht werde. Ja, Baselland war so gründlich umgestimmt, dass es nun zugunsten des Zustandekommens der S. C. B. bei den beteiligten Kantonen selbst aktive Schritte tat. So schrieb der Regierungsrat von Baselland an denjenigen von Bern unter dem 12. September 1846 was folgt:

„Nachdem wir aus sicherer Quelle in Erfahrung gebracht, dass es der Zürcher Nordbahngesellschaft gelungen, von der grossherzoglich badischen Regierung die Konzession zur Hinüberführung der Eisenbahn auf badisches Gebiet zu erlangen, so halten wir es für ein Gebot der Notwendigkeit, von uns aus Schritte zu tun, um das Zustandekommen einer Centralbahn über den Hauenstein auf der Gotthardstrasse so viel als möglich Vorschub zu leisten. Da nun das Dahinfallen der Unterhandlungen wegen des fraglichen Unternehmens hauptsächlich dem Umstande zugeschrieben worden, dass unser hoher

Landrat in seinem bezüglichen Beschlusse vom 21./22. April einer allfällig zu erteilenden Concession die Hauptbedingung voranzustellen, dass die Bahn in einem Endbahnhofe auf diesseitigem rechten Birsufer ohne Möglichkeiten einer jemaligen Weiterführung sich verlieren musste, so beantragten wir unterm 7. dies beim hohen Landrate, er möchte von dieser Bestimmung abgehen und die Möglichkeit einer Weitersführung unter der Bedingung gestatten, dass zwischen dem auf dem rechten Birsufer zu errichtenden Bahnhof und der französischen Eisenbahn eine direkte unmittelbare Schienenwegverbindung hergestellt und den hierseitigen Bürgern und Einwohnern in den auf baselstädtischem Gebiete einstmals bestehenden Bahnhöfen der freie Verkehr in dem nämlichen Masse gestattet werde, wie es dannzumal für Bürger und Einwohnerschaft der Stadt Basel selbst der Fall sein würde.

Der hohe Landrat hat diesen Vorschlag genehm gehalten und wir sehen daher der Wiederanknüpfung der Unterhandlungen mit dem provisorischen Verwaltungsrate der Centralbahngesellschaft in Basel mit aller Zuversicht entgegen, nicht zweifelnd, es werden dieselben im Interesse aller bei diesem Unternehmen beteiligten Stände zu einem erfreulichen Resultate gedeihen."

Die Regierung von Baselland hatte natürlich keine Ahnung hinsichtlich des Verhältnisses, wie es sich inzwischen zwischen der S. C. B. und dem Kanton Bern gestaltet hatte, darüber geben aber folgende Dokumente Kunde.

III.

Briefwechsel zwischen den bernischen Behörden und dem provisorischen Verwaltungsrate der S. C. B.

21.

Bern, 23. August 1846 [184]).

An Herrn Geigy-Preiswerk in Basel.

Beiliegend übersende ich Ihnen die Berechnungen über

[184]) Unter dem im Staatsarchive zu Bern befindlichen handschriftlichem Nachlasse des Herrn Regierungsrat Dr. Schneider ist auch der Entwurf zu diesem Schreiben, in welchem Dr. Schneider von der Centralbahn nun die Uebernahme der Juragewässerkorrektion wünscht.

das mutmassliche Resultat der Einnahmen und Ausgaben einer Gesellschaft für die Correktion der Gewässer des Seelandes auf der Grundlage des Ihnen bereits übermittelten Concessionsentwurfes.

Sie werden vielleicht glauben, weil sich meine Berechnungen ziemlich knapp schliessen, sie seien das Produkt einer mühsamen und gekünstelten Zusammenstellung. Ich kann sie aber versichern, dass als ich heute morgen daran ging, ich keine Ahnung vom Resultate hatte und dass Herr Leemann, so wie ich mit einer Seite fertig war, dieselbe sofort ins Reine schrieb, auch wenn Sie es verlangen, werde ich Ihnen die Zolltabellen vom Jahre 1845, welche mir zur Grundlage der ganzen Berechnung dienten, in beglaubigter Abschrift vom Zollbureau zukommen lassen. Die übrigen benützten Angaben finden sich in der citirten Vierteljahresschrift und dem Berichte des Herrn Lanicca selbst.

Sollten Sie aber glauben, dass das erhaltene Resultat nicht befriedigend genug sei, um die Kapitalisten zum Beitrit zu vermögen, so ersuche ich Sie, noch folgende Punkte zu bedenken:

1. Dass Herr La Nicca, welcher sich anheischig macht, das Unternehmen um die Anschlagspreise à fortfait auszuführen, dasselbe mit der Expropriation für die Zihl und untere Aare zu . . . Fr. 2,517,156 rp. 94 anzuschlagen, dass ich davon den Holzbedarf, welcher der Staat nach der Concession liefern soll, wenigstens mit Fr. 317,156 rp. 94 hätte abziehen können, dass ich aber im Gegenteil das Anlagekapital auf 3 Millionen, also um 1/3 Teil höher angesetzt habe, als nach den Berechnungen von Sachverständigen hätte geschehen sollen.

2. Habe ich bei der Schiffahrtsgebühr alle durch unser Gesetz zollfreie Gegenstände gar nicht in Berechnung gebracht, ebensowenig

3. Beim Ertrag des Schiffahrtsmonopoles, bei welchem überdies der ganze innere Verkehr unberücksichtigt wurde.

4. Habe ich auch nicht darauf gerechnet, dass mit der Zeit und der Zunahme der Bevölkerung unfehlbar der Verkehr immer mehr zunimmt, wie dieses, wie Sie aus dem Berichte entnehmen werden, seit 1818 ebenfalls geschehen ist, obschon damals der Wasserverkehr verhältnismässig zum Landtransit bedeutender war als jetzt, indem damals die Wasserfracht fast die Hälfte niedriger als jetzt, die Landstrassen aber schlechter waren.
5. Endlich habe ich auch dem Umstande, dass eine von Basel und Zürich in Solothurn ausmündende Eisenbahn, die ihre Fortsetzung in Yverdon finden würde, einen ungeheuren Transitverkehr auf diese Linie werfen müsste, und der sich wahrscheinlich in wenig Jahren verdoppeln müsste, keine Rechnung getragen.

Ich bin daher fest überzeugt, dass meine Berechnungen noch weit unter den wirklichen Resultaten stehen und dass namentlich, wenn die Eisenbahn zustande kommt, die Dividenden sich in kurzer Zeit verdoppeln würden.

In jedem Fall aber ist das Kapital und die Zinsen zu 3 % und bei allfällig früherem Rückkauf zu 4 % garantirt weshalb es schwer sein dürfte, eine sicherere Geldanwendung bei solchen Unternehmungen zu finden.

Die baaren Summen, die von den übrigen beteiligten Kantonen gefordert werden sollen, sind verhältnismässig zu den Auslagen und zu den zu erwartenden Vorteilen zu niedrig angesetzt, indessen ist man hier einig, dass Bern in dieser Sache verhältnismässig auch mehr opfern soll als es ihm nach einer strengen Verteilung beziehen möchte. Bei einer Rundreise, die ich vor zwei Jahren gemacht, hat man sich sowohl in Neuenburg und Lausanne dahin ausgesprochen, sich lieber mit einer runden Summe in Jahresterminen mit der Gesellschaft abzufinden.

Prüfen Sie gefälligst die Sache genau und erteilen Sie mir irgend eine aber womöglich bestimmte Antwort.

Sollten Sie sich entschliessen auf dieselbe einzugehen, so würde ich mich anheischig machen, die nötigen Konzessionen auf den gleichen Grundlagen von Solothurn, Neuenburg und

Waadt zu erhalten, so dass Sie von dieser Seite keine Mühewalt haben würden."

22

An den Herrn Praesidenten der wohllöblichen Eisenbahn-Kommission des hohen Standes Bern. [185])

Hochgeehrter Herr!

Die Aktenstücke, welche wir von Ihnen zu empfangen die Ehre hatten, wurden sogleich in Circulation gesetzt, und gestern in einer vollzähligen Sitzung erörtert.

So sehr wir gewünscht haben würden Ihnen, in Betreff der beiden Gegenstände sofort eine entsprechende Antwort zu erteilen, so sehr müssen wir bedauern, dieses für heute aus folgenden, Ihnen wohl einleuchtenden Gründen nicht tun zu können.

Die Erledigung der Frage ist nämlich durch zwei Incidenzfälle sehr erschwert worden. — Die Konzession der badischen Kammer an die Zürcher Nordbahn [185a]) verändert sehr die bisherigen Grundlagen der Rentabilität unseres Unternehmens und nötigt zur vorsichtigsten Prüfung aller Bedingungen, welche Kosten und Ertrag betreffen. Unter diese Bedingungen gehört nun wesentlich auch die Korrektion der Juragewässer, von welcher Sie die Konzession durch das Bipperamt abhängig machen wollen.

Noch hemmender als die Gewissheit der Nordbahn wirkte die letzte Sitzung des basellandschaftlichen Landrates. Zeigt es sich nicht, dass man in dieser Behörde gegen die Mahnung der Verhältnisse und gegen freundlichen Rat unempfindlich ist? — Unsere Hoffnung, durch die Erteilung der Concession ihres hohen Standes auf die Beschlüsse des Landrates zu wirken, ist nun verschwunden, und anderen, deren Mitwirkung an der Korrektion der Juragewässer für uns unentbehrlich ist, fehlt geradezu Lust und Mut zur Uebernahme von Unternehmungen und Verpflichtungen, vor dem günstigen Abschluss der Unterhandlungen mit der Landschaft, wo immer wieder neue Gründe zur Verschiebung auftauchen; wir sind vielmehr

[185]) Antwort auf Nr. 21 hievor.

[185a]) Diese Konzession war nur bedingt erteilt worden.

entschlossen, zurückzutreten, wenn wir nicht eine billige, den schwierigen Aktienverschleiss fördernde Concession erhalten.

Unter diesen Umständen müssen wir abwarten, ob vielleicht die nächste Landrats-Sitzung etwas Entscheidendes bringt; sollten aber Bedingungen festgehalten werden, deren Entsprechung nicht in unserer Macht steht [186]), dann wird die Lösung der Frage wieder weit hinausgeschoben und vielleicht ganz vereitelt.

Sobald wir etwas klarer sehen und Hoffnung haben dürfen, zu einem erwünschten Ziele zu gelangen, werden wir nicht ermangeln, einen festen Entschluss in Betreff des Entsumpfungs-Projektes zu fassen; wäre Ihr hoher Stand aber geneigt, uns die Concession der Eisenbahn bis nach Solothurn allein, ohne Nebenbedingungen zu erteilen, so sind wir bereit, Ihnen sogleich über das eingesandte Projekt unsere unwesentlichen Bemerkungen mitzuteilen und würden diese Geneigtheit zu dem schweizerischen Nationalwerk mit aufrichtigem Dank erkennen und zu schätzen wissen.

Genehmigen Sie etc. etc.

Basel, 2. September 1845.

Namens des prov. Verwaltungsrates der S. C. B.,
Der Praesident: *Geigy-Preiswerk.*
Der Sekretär: *W. Schmidlin.*

23.

An den Tit. Praesidenten des provisorischen Verwaltungsrates der S. C. B. [187])

Hochgeachteter Herr!

Aus Ihrem verehrlichen Schreiben vom 2ten September

[186]) Wie schon mitgeteilt, hob der Landrat von Basellandschaft am 7. September 1846 den früheren Beschluss auf und stellte nun die Bedingung, dass die S. C. B. einen technischen Anschluss an die Elsässer Bahn finde, wogegen nun Baselstadt opponierte, vergleiche auch Nr. 20.

[187]) Antwort auf Nr. 22. Das Konzept zu diesem Schreiben befindet sich unter dem schriftlichen Nachlass Dr. Schneiders im Staatsarchive zu Bern. Die Antwort auf Brief Nr. 22 wurde also von Dr. Schneider verfasst.

habe ich entnommen, welche Zwischenfälle die definitive Erledigung der Eisenbahnfrage und der damit in Verbindung gebrachten Correktion der Juragewässer, erschwert und abermals aufs unbestimmte weiter hinausgeschoben haben. Indessen erklären Sie, dass wenn der hiesige Stand geneigt wäre, Ihrer Gesellschaft die Konzession der Eisenbahn bis nach Solothurn allein, ohne Nebenbedingungen, zu erteilen, — dass Sie bereit wären, über das von mir eingesandte Konzessionsprojekt alsogleich, wie Sie sagen, unwesentlichen, Bemerkungen mitzuteilen.

Um meinerseits das Mögliche zur Förderung der wichtigen Nationalangelegenheit zu tun, habe ich mich entschlossen, dem Regierungsrate den Konzessionsentwurf für die Eisenbahn sogleich vorzulegen, und diese Behörde zum Entscheid über die Frage zu veranlassen, ob sie geneigt sei, auf der Basis der projektirten Konzession die Bewilligung zur Erbauung der Eisenbahn auf dem linken Aarufer zu erteilen, und zwar ohne weitere Nebenbedingungen, namentlich ohne Bedingungen einer Anknüpfung an die Korrektion der Juragewässer. Die baldige Entscheidung dieser Frage durch die neue Behörde muss, wie ich glaube, unter den gegebenen Verhältnissen Ihnen ebenso erwünscht sein als uns."

24.

An den hochgeachteten Herrn Regierungsrat Dr. J. R. Schneider, Praesident löblicher Eisenbahn-Commission des hohen Standes Bern [188]).

Hochgeachteter Herr!

Meinem ergebenst jüngsten Schreiben vom 8. dies zufolge habe ich gestern den Verwaltungsrat versammelt, um noch einmal gemeinschaftlich den Konzessionsentwurf, den Sie die Güte hatten, uns einzusenden, zu besprechen, und wie ich bereits die Ehre hatte, Ihnen zu bemerken, so sind es blos einige ganz unwesentliche Einwendungen, die wir dagegen haben,

[188]) Antwort auf Nr. 23. Gemäss Schreiben Nr. 23 wurde das Juragewässerkorrektionsprojekt zunächst aus der Diskussion ausgeschaltet; Schreiben Nr. 24 befasst sich demnach nur mit dem Entwurfe Dr. Schneiders zu einer Eisenbahnkonzession.

und zweifeln wir nicht, dass Sie denselben werden Rechnung tragen können.

Eine Hauptabweichung vom bisherigen Projekt jedoch, oder vielmehr eine Ergänzung desselben erlauben wir uns als neu Ihnen vorzuschlagen [189]); es betrifft dies die Weiterführung von Solothurn. Nach unserer Ueberzeugung ist das ursprüngliche Trace von Aarau über Solothurn nach Biel das für die Ausführung und für den Betrieb in jeder Hinsicht vorteilhafteste, und wir dürfen immer noch der Hoffnung Raum geben, dass eine etwaige Verbindung mit Genf von da aus sich am Leichtesten bewerkstelligen lasse; da jedoch die Bestrebungen der Waadt, Freyburg und Bern eher Murten zugehen, so könnten für uns möglicherweise bedeutende Verlegenheiten daraus entstehen, wenn wir zu bestimmt an den Punkt Biel gebunden sind, dass im Eingang des Konzessionsdekretes nach den Worten „eventuell auch „Biel“ eingeschaltet werde: oder andere Ortschaften zum Anschluss an eine südwestliche Bahn“; wir haben dadurch freie Hand, unser Traçe zu verrücken, wenn die Umstände es erheischen sollten, sei es über Büren, in der Richtung von Aarberg, oder auch nach Bern; der Staat hat hingegen die Garantie, dass es nur geschehe, wenn damit eine Verbindung mit einer andern Bahn erzielt wird.

Wir zweifeln nicht, dass Sie mit uns finden werden, dass in den jeztigen Verhältnissen diese Abänderung für uns eine dringende Notwendigkeit, ja eine Lebensfrage ist, und dürfen wir zuversichtlich hoffen, dass diese Einschaltung Ihre Billigung finden wird.

Unserem Unternehmen, das wir im Bewusstsein aufgefasst haben, etwas für das Vaterland im Allgemeinen Erspriessliches zu tun, das ihm nur Ehre und Nutzen bringen werde, wird, wie Sie, wohl wissen, von verschiedenen Seiten so entgegengearbeitet, dass wir nur dann den Mut haben, weiterzuschreiten, wenn wir günstige Concessionen erhalten.

---

[189]) Diese Abweichung war für den Standpunkt, den Bern nun einmal eingenommen hatte, durchaus nicht so harmlos, denn sie ermöglichte es der S. C. B. nach Belieben von der Kanallinie abzuweichen, was je nach der Gestaltung der Dinge die bernischen Interessen bei der Juragewässerkorrektion stören konnte.

(Nun folgen die Abänderungsvorschläge betreffend untergeordnete Einzelnheiten im Concessionsentwurfe, die wir, weil hier unwichtig, übergehen, um nur noch den Schluss des Schreibens mitzuteilen.)

„Wir suchen so weit möglich Ihren Wünschen zu entsprechen, wir sind aber auf der anderen Seite überzeugt, dass bei dem jetzigen Stand der Geldmärkte die Bildung einer Aktiengesellschaft durch beengende Bedingungen durchaus unmöglich würde, und somit das Unternehmen scheitern könnte.

Wir zählen daher, Hochgeehrtester Herr, auf Sie und auf Ihre hohe Regierung, die die Wichtigkeit unseres Unternehmens und die Schwierigkeiten, die sich ihm entgegenstellen, sehr wohl zu würdigen wissen, aber auch uns gerne behilflich sein werden, ein National-Unternehmen zu Stande zu bringen, dessen segensreiche Früchte nicht ausbleiben können.“

Basel, 7. September 1846.

Ns. des provisorischen Verwaltungsrates der S. C. B.,
Der Praesident: *Geigy-Preiswerk.*
Der Sekretär: *Schmidlin.*

25.

Dem unter Nr. 24 mitgeteilten offiziellen Schreiben des provisorischen Verwaltungsrates der S. C. B. lag noch ein Privatbrief des Herrn Geigy-Preiswerk an Herrn Dr. Schneider, datirt vom 7. September 1846, bei; dem wir Folgendes entnehmen:

„Was uns der heutige Landrat bringt [190]), werden Sie mit mir erfahren, ich erwarte noch kein Ende (die Intriguen scheinen mir noch nicht reif zu sein); wenn sie uns noch lange hinhalten wollen, so dürfte dann die Reue zu spät kommen, wir fangen an der Sache müde zu werden.

Ich hoffe bald eine Aufmunterung von Ihrem erschlussreichen Kanton zu erhalten.“

---

[190]) Was der Landrat vom 7. September 1846 brachte, sehen wir Seite 352 oben.

26.

Dr. Schneider arbeitete nun den Bericht der Eisenbahnkommission über die Konzessionsbewerbung an den Regierungsrat aus [191]). Dieser Bericht schliesst mit bestimmten Anträgen, die wir weiter unten mitteilen werden. Im übrigen fasst er die sämmtlichen bisherigen Verhandlungen zusammen, welchen Teil wir nicht wiederholen wollen, und im ferneren enthält er die Motive zu den Schlussanträgen der Eisenbahnkommission.

Diese Motive lauten nun:

„Die regierungsrätliche Eisenbahnkommission lies es sich angelegen sein, die Vorzüge und Nachteile, welche aus der Anlage der gedachten Centraleisenbahn für den Kanton Bern erspriessen dürften, sorgfältig zu erwägen, und dabei konnte es ihr nicht entgehen, dass die Anlage jener Eisenbahn, insoweit es die Strecke betrifft, welche auf bernisches Gebiet zu liegen käme, für den hiesigen Kanton nur einen gewissermassen bedingten Vorteil darbiete. Die Eisenbahn würde nämlich selbst bei deren Fortsetzung bis an den Bielersee oder gegen Aarberg und Murten das bernische Gebiet auf einer verhältnismässig nur sehr kurzen Linie durchschneiden; der weitaus grösste Teil des bisherigen Transites würde sich auf diese kurze Linie werfen und den übrigen Teilen des Kantons, sowie dem Fiscus, hieraus eine nicht unwesentliche Einbusse erwachsen [192]).

Dessenungeachtet glaubte die Commission, im Hinblick auf den allerwärts sich kund gebenden gewaltigen Umschwung der Verkehrsverhältnisse, es sei in allgemeiner Beziehung der Stellung des Kantons Bern und der Rücksicht auf die Gesammtwohlfahrt des Vaterlandes angemessen, zu Ausführung

---

[191]) (Zu Nr. 26.) Wir machen darauf aufmerksam, dass dieser Bericht nun die Ansicht der Eisenbahnkommission und nicht nur diejenige Dr. Schneiders enthält, woraus sich auch der Widerspruch mit Nr. 23 erklärt. Der Bericht liegt im Archive der Bau- und Eisenbahndirektion des Kantons Bern, Centralbahnakten-Faszikel A Nr. 4.

[192]) Diese Stelle beweist, dass man damals im allgemeinen für Eisenbahnen im Kanton Bern durchaus nicht begeistert war. Das war auch noch im Jahre 1852 so, als im Grossen Rat die S. C. B.-Konzession zur Beratung kam.

des Nationalunternehmens der Centraleisenbahn fördernde Hand zu bieten, und desshalb die verlangte Concession für das hierseitige Gebiet zu erteilen. Zugleich aber glaubte die Commission Bedacht darauf nehmen zu sollen, wie die besondern Interessen des Kantons Bern bei dieser Angelegenheit durch ein anderweitiges geeignetes Mittel auf umfangreichere und wirksamere Weise hervorgehoben und mit dem Eisenbahnunternehmen in Verbindung gebracht werden könnten.

Die Blicke der Commission mussten hiebei naürlicherweise auf eine Angelegenheit fallen, welche schon seit einem sehr langen Zeitraume der Gegenstand vielfacher Bemühungen und Untersuchungen von Seite der bernischen Staatsbehörden, sowie eigens zu diesem Zwecke entstandener Vorbereitungsgesellschaften gewesen ist, nämlich die Correktion der Juragewässer und Entsumpfung der Mööser des Seelandes. Wenn man selbst nur oberflächlich in Betracht zieht, welche weitumfassende Vorteile aus der endlichen Ausführung dieses seit anderthalb Jahren angestrebten Unternehmens für den Nationalwohlstand zuversichtlich entspringen müssten, indem ausgedehnte Sumpf- und Moosstreken für den Landbau gewonnen, viele tausend der periodischen Ueberschwemmung und Verheerung ausgesetzte Jucharten von dem Verderben errettet und dadurch der Vermögensstand einer beträchtlichen Landesgegend sicher gestellt würde; — wenn man ferner erwägt, welche namhafte Vorteile für den öffentlichen Verkehr, für die Belebung des Handels und der Industrie aus der Kanalisation jener Gewässer und der daherigen Verbesserung der Schiffahrt, und zwar namentlich der Hebung und Sicherstellung der Dampfschiffahrt, entstehen müssten, wenn man endlich nur einigermassen in Betracht zieht, welche fast unberechnenbare, auf manche Millionen sich belaufende Verlüste die beteiligten Gegenden im Laufe der Zeiten durch das immer wiederkehrende Uebel der Wassergrössen und Ueberschwemmungen erlitten haben; — welches ungeheure Kapital an Moos- und Sumpfboden unbenutzt daliegt und welche bedeutende, auf viele Hunderttausende sich belaufende Opfer von Staatsbehörden und Privaten schon darauf verwendet worden sind, um jenem grossen Landesübel zu steuern, — so darf wohl be-

hauptet werden, dass die Correktion der Juragewässer für den Kanton Bern sich nicht blos als eine der ersten Nationalangelegenheiten, sondern als ein eigentliches Nationalbedürfnis gestaltet, dessen hohe Dringlichkeit selbst noch das Uebergewicht vor der Anlage einer Eisenbahn in Anspruch nehmen muss."

Es wird nun ausgeführt, die Eisenbahnkommission habe der S. C. B. die Uebernahme der Juragewässercorrection beantragt, respektive ihr auch vorgeschlagen, zu bewirken, dass eine andere Gesellschaft dieses Werk zugleich mit der Anlage der Eisenbahn ausführe, die Organe der S. C. B. seien zuerst auch geneigt gewesen, auf den Vorschlag einzutreten, hätten aber dann gezaudert und schliesslich Erteilung der Concession ohne Bedingung betreffend Juragewässerkorrektion verlangt. Die Eisenbahnkommission lege dem Regierungsrate nun diesen Konzessionsentwurf vor, glaube jedoch in Umfassung des Angebrachten sich für den Augenblick darauf beschränken zu sollen, dem Regierungsrate zu beantragen:

„Dass die Korrektion in Betracht der Juragewässer als ein seit anderthalb hundert Jahren dringend gefühltes Bedürfnis diejenige Angelegenheit sei, welcher mit Rücksicht auf die daraus zu erwartenden wesentlichen Vorzüge und gleichzeitig damit abzuwendenden bisherigen Nachteile die Priorität unter denjenigen Unternehmungen gebühre, welche von Seite des Staates durch mittelbare Massregeln zu befördern sind,

dass überdies die Anlage der fraglichen Centraleisenbahn, soweit sie das bernische Gebiet berührt, dem hiesigen Kanton nicht ein derartiges Mass von Nützlichkeit in Aussicht stelle, um desshalb eine Beiseiteschiebung der Juragewässerkorrektion zu rechtfertigen,

beschlossen, als leitenden Grundsatz aufzustellen, so könne eine Konzessionserteilung für die Anlage der mehrerwähnten Centraleisenbahn anders nicht erfolgen, als wenn die Korrektion der Juragewässer damit in Zusammenhang gebracht wird, und selbige gleichzeitig mit der Eisenbahn in Ausführung gesetzt werde [193]."

---

[193]) Vergleiche Ratsmanual Nr. 119, Seite 285.

27.

Der bernische Regierungsrat beschloss im Sinne des Antrages seiner Eisenbahnkommission, welcher Beschluss dem provisorischen Verwaltungsrate der S. C. B. unter dem 25. September 1918 mitgeteilt wurde.

Die Antwort desselben vom 8. Oktober 1846 lautete:

Herrn Regierungsrat J. R. Schneider, Direktor des Innern des hohen Standes Bern.

Hochgeehrter Herr!

In Ihrem verehrten Schreiben vom 25. September melden Sie uns, dass die hohe Regierung von Bern beschlossen habe, die Concession zum Bau einer Eisenbahn auf dem linken Aareufer nur unter der Bedingung der gleichzeitigen Ausführung der Jura-Gewässer-Korrektion zu gestatten. — Diese Nachricht kam uns unerwartet, und wir müssen sehr bedauern, dass die Eisenbahnunternehmungen der Schweiz in den gesonderten Interessen der Kantone so unübersteigliche Hindernisse finden.

Wir können nämlich von unserer letzten Erklärung, dass es uns unmöglich ist, den Bau der Centralbahn mit der Korrektion der Jura-Gewässer zu vereinigen, aus all den Gründen nicht abweichen, die Sie schon kennen, und ihrem ganzen Umfange nach zu würdigen wissen werden.

Es bleibt uns also, wenn Sie bei Ihrer Ansicht verharren sollten, nur übrig, günstigere Verhältnisse zu hoffen und abzuwarten. — Wenn jenes Hindernis beseitigt werden sollte, indem die Korrektion der Juragewässer durch den Staat selbst oder durch eine andere Gesellschaft übernommen würde, so bitten wir um gütige Mitteilung.

Genehmigen Sie, hochgeehrter Herr, die Versicherung unserer ausgezeichneten Hochschätzung.

Basel, 8. Oktober 1846.

Namens des provisorischen Verwaltungsrates
der schweizerischen Centraleisenbahn.

Der Praesident: *Geigy-Preiswerk.*
Der Sekretär: *W. Schmidlin.*

* * *

Von diesem Zeitpunkte an blieb die S. C. B.-Angelegenheit für ein Mal ruhen. Der Verwaltungsrat der S. C. B. war, wie Herr Geigy-Preiswerk am 7. September 1846 an Herrn Dr. Schneider geschrieben hatte (vergleiche Nr. 23), der Sache müde geworden und Bern befasste sich auch nicht mehr damit; die Eisenbahnfrage war Bern eben noch nicht so wichtig, dass es darin selbst initiativ vorgegangen wäre. Dazu kamen die grossen politischen Ereignisse, die eine Durchführung des Centralbahnprojektes verhinderten.

Bisher wurde das Scheitern des S. C. B.-Projektes von 1845 allgemein einzig auf die Haltung Basellands zurückgeführt. Die mitgeteilten Aktenstücke beweisen aber, dass auch Bern seinen Anteil daran hatte. Allerdings unverschuldeter Weise, denn nachdem die bernische Regierung von ganz gewichtiger Seite aus dem Schosse des Verwaltungsrates der S. C. B. selbst herauf mehrfach aufgefordert worden war, die Bedingungen, die der Verwaltungsrat der S. C. B. dann schliesslich nicht annehmen zu können erklärte, als condiciones sine qua non zu stellen, Bedingungen, welche dem volkswirtschaftspolitischen Programme des Kantons durchaus entsprachen, konnte sie nicht glauben, dass solche nicht doch schliesslich angenommen würden. So kann die bernischen Behörden in der Angelegenheit kein Vorwurf treffen, eher ist dies für Herrn Merian der Fall, der die ganze Frage auf diesen Boden stellte, ohne sicher zu sein, dass er bei seinen Kollegen mit seiner Kombination durchdringe, sondern in Bern immer versicherte, er werde alle daherigen Schwierigkeiten beseitigen.

Jedenfalls aber lassen die mitgeteilten Urkunden diesen wichtigen Abschnitt der Vorperiode unserer Eisenbahngeschichte in einem ganz neuen Lichte erscheinen. Nebstdem hellt er viele Details bisher nur im grossen und ganzen bekannter Vorgänge auf und bietet den Reiz der intimen Seiten geschichtlicher Vorgänge.

IV.

Briefe Dr. Meyers, Regierungsrat in Baselland, an Dr. Schneider.

Wir bemerkten beiläufig schon, dass Dr. Meyer, Regie-

rungsrat in Baselland, dem Merian der S. C. B. gegenüber wenig Gutes zutraute, ebenfalls mit Herrn Regierungsrat Dr. Schneider in der Centralbahnangelegenheit korrespondierte. Nachstehend sollen auch diese Briefe mitgeteilt werden.

28.

Hochgeehrter Herr!

Es ist Ihnen durch die öffentlichen Blätter bekannt geworden, dass die in Basel sich organisirte Eisenbahngesellschaft auch bei uns eine vorläufige Conferenz gehabt hat, in welcher sich über die Bedingungen besprochen wurde, zu denen eine Concession erteilt werden könnte.

Nach Versicherungen der Herren Commissarien seien ihre die hiesigen Anerbietungen für alle Cantone ungefähr dieselben [194]), eigentümliche Verhältnisse müssen aber, so scheint es mir wenigstens, besonders berücksichtigt werden.

Am geeignetsten würde mir erscheinen, wenn die bei diesem Unternehmen beteiligten Regierungen sich mit einander über die Feststellung der Bedingungen der zu erteilenden Conzession, einem daherigen Expropriationsgesetze und einem Polizeigesetze verständigen könnten. Diese Uebereinstimmung dürfte nicht nur das Unternehmen fördern, sondern auch günstigere Bedingungen festzustellen gestatten [195]).

Sie würden mich besonders verpflichten, wenn Sie mir Ihre Meinung hierüber mitteilen wollten, so wie, ob dortseits schon Vorarbeiten gemacht wurden in Bezug auf die zu erteilende Conzession und die damit in Verbindung stehenden Gesetze [196]). Hier ist noch nicht viel geschehen, wir wollen uns vorerst mit den Verhältnissen genau bekannt machen.

---

[194]) Dem war, wie die daherigen Akten in den Staatsarchiven von Luzern, Solothurn etc. beweisen, wirklich so.

[195]) Dieser Vorschlag war sehr zweckmässig, wurde dann aber durch die rasche Konzessionserteilung Solothurns, das ganz selbständig vorging, vereitelt. Von einer Anymosität gegen die S. C. B. ist noch nichts zu sehen.

[196]) In Bern war bekanntlich noch nichts geschehen.

In Bezug auf den beabsichtigten Zollverein [197]) will der Regierungsrat an der von Ihnen ausgeschriebenen Conferenz Theil nehmen und dann wird sich zeigen, ob dieser Anschluss uns möglich sein wird. Wie Sie schon wissen, bestehen bei uns besondere Verhältnisse z. B. wegen dem Transitzoll, den Subsidien, dem Verkehr mit Basel, namentlich wegen der Bandfabrikation. Persönlich bin ich aus mehrfachen Gründen für den Anschluss, nur möchte ich dem Fiskus keine Einbusse auferlegen und den Verkehr möglichst wenig beschränken.

Genehmigen Sie die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung sig. *Meyer.*

Liestal, 12. Oct. 1845.

29.

Hochgeehrter Herr!

Das mir mit Ihrer verehrlichen Zuschrift vom 21./24. d. M. übersandte Protokoll über die Zollkonferenz beehre ich mich Ihnen in Anlage zu retourniren. Ich habe in demselben eine einzige erläuternde Bemerkung angebracht und wünsche nun, dass nachdem wir über das Protokoll einig gehen, wir es auch über den Inhalt werden [198]).

Das Eisenbahnconferenzprotokoll [199]) wird im Laufe dieser Woche ausgefertigt werden. Wir haben nun die Eisenbahnconzession beraten und diejenigen weiteren Bestimmungen, die in Olten als wünschenswert bezeichnet wurden, noch darin aufgenommen. Einzig haben wir uns noch nicht über die Entschädigungen für den Personentransport verständigt. Der Engländer Gibbon glaubt [200]), seine Committenten würden sich hiefür zu 1 B per km für den ersten, zu ½ B. für den

---

[197]) Dr. Schneider projektierte damals die Gründung eines Zollvereines zwischen verschiedenen Kantonen, um so wenigstens teilweise zu einer Zolleinheit zu gelangen.

[198]) Vergleiche Anmerkung 197 zu Nr. 28.

[199]) Betrifft das Protokoll der Eisenbahnkonferenz zwischen Bern, Solothurn und Baselland in Olten vom 9. oder 10. März 1846.

[200]) Bezieht sich auf die mit der Zentralbahn für die Stammbahn Basel-Olten in Konkurrenz stehende englische Konzessionsbewerbung.

zweiten, ¼ B. für den dritten Platz verstehen [201]). Ich finde dieses eine schöne Entschädigung.

Es wird sich nun bald zeigen, ob es bei uns aus den Eisenbahnen etwas gebe; ich habe die beste Hoffnung, denn Baden wird schwerlich eine Conzession an Zürich erteilen [202]). Dann ist die Paris-Lyonerbahn im Anmarsch, die unsere Bahn gleich der östlichwestlichen (unleserliches Wort) muss. Ich bin daher wegen der im Solothurnerblatt enthaltenen Prognose ganz beruhigt.

Liestal, 29. März 1846.

Hochachtungsvoll ergebenst
Meyer.

30.

Hochgeehrter Herr!

In der Anlage habe ich die Ehre, Ihnen 2 Exemplare der vom Landrat beratenen Eisenbahnconcessionsverträge [203]) mitzuteilen. Sie werden daraus ersehen, dass den in Olten gefallenen Bemerkungen grösstenteils Rechnung getragen worden ist und es wäre ganz geschehen, wenn man nicht auch der bereits erteilten Conzession von Solothurn hätte Rechnung tragen sollen [204]).

Auf der Ausmündung auf dem rechten Birsufer beharren wir hingegen fest; es ist dies der einzige Punkt, der uns für die Zukunft Vorteile verspricht und wir über dies die bestimmte Aussicht haben, dass er uns zugestanden werden wird.

In Bezug auf die Zölle hat die Majorität 2 Rappen eine Minorität dagegen 3 Rappen festgestellt, damit wenn wir je mit dem Transitzollvereinsvertrag einig werden, nie die voll-

[201]) B = Batzen.

[202]) Diese Vermutung war richtig. Die badischen Kammern erteilten die Konzession unter Bedingungen, deren Erfüllung von Basel-Stadt abhängig war, welches natürlich diese Erfüllung verhinderte.

[203]) Projekte einer Konzession an die Zentralbahn, ein Exemplar befindet sich bei den daherigen Akten im Staatsarchiv Bern.

[204]) „Bemerkungen in Olten", d. h. an der Konferenz vom 9. oder 10. März 1846 — Solothurn hatte der S. C. B. mittlerweile die Konzession erteilt.

ständige Summe erhalten [205]). Endlich haben wir für den Personentransport 5 % festgesetzt [206]).

Ueber diese beiden letzten Punkte wäre es mir sehr erwünscht, Ihre Ansicht zu vernehmen. Ich glaube meines Teils, dass wir eher zu wenig als zu viel fordern und möchte jedenfalls in grösstmöglichster Uebereinstimmung mit den andern Kantonen stehen.

Es ist mir dieser Tage eine Einladung zu einer Eisenbahnconferenz auf den 20. dies zu Gesicht gekommen. Was diese zu Tag fördern wird, weis ich nicht voraus zu sehen, unser Kanton wird kaum dabei repraesentirt sein, auch liegt es nicht in unserem Interesse, dass eine Linie von Osten nach Westen gebaut werde [207]).

Ihrem Kollegen H. Aubry habe ebenfalls 2 Exemplare geschikt.

Genehmigen Sie die Versicherung meiner vollkommenen Hochachtung

Liestal, 9. April 1846. *Meyer.*

31.

Hochgeehrter Herr!

Ihre verehrliche Zuschrift vom 17. d. M. von Biel habe ich mit Vergnügen gelesen, sie hat mich sehr beruhigt, da ich daraus ersehen konnte, dass auch Sie unsere Bestrebungen, die Nordbahn zu uns zu ziehen, billigen. Ich fühle mich dess-

---

[205]) Art. 3, lit. f, des Basellandschaftlichen Konzessionsentwurfes lautete: „Auf Verlangen der Regierung ist die Gesellschaft gehalten, die Zölle und andere Gebühren von den auf der Eisenbahn zu verführenden Waren ganz oder teilweise in beiden Fällen unentgeltlich zu beziehen, und vierteljährlich gehörigen Orts abzuliefern. Sie ist diesfalls verpflichtet, die Buchhaltung so einzurichten, dass der Ertrag dieser Gebühren mit Leichtigkeit kontrolliert werden kann. Wollte aber die Regierung die erwähnten Gebühren durch ihre eigenen Beamten beziehen lassen, so muss die Gesellschaft diesen letzteren die nötigen Lokale unentgeltlich anweisen."

[206]) Art. 3, lit. o, des Konz.-Entwurfes sagte: „Die Gesellschaft hat vom Gesamterlös des Personenverkehrs 5 % an den Staat zu entrichten."

[207]) Es handelte sich um eine Eisenbahnkonferenz in Bern, zu der ein privates Komitee in Genf eingeladen hatte. Es sollten Eisenbahnfragen im allgemeinen durch Vertreter fast aller Kantone besprochen werden.

halb verpflichtet, Sie von der ganzen Lage der Sache, wie sie entstanden und sich bis dahin gestaltet hat, in Kenntnis zu setzen [208]).

Ich war Anfangs des verflossenen Monates in Baden, wo ich mehrere Male mit der Direktion der Nordbahngesellschaft, so wie mit verschiedenen bedeutenden Kaufleuten und Fabrikanten aus der westlichen Schweiz zusammenkam. Diese bedauerten einstimmig, dass die Nordbahn auf badisches Gebiet geführt werde, sowohl in kommerzieller als besonders in politischer Beziehung sei es nachteilig und überhaupt betrachten sie es als eine Schande für die Schweiz. Die Mitglieder der Nordbahngesellschaft wollten sich mit unseren früheren ablehnenden Erklärungen entschuldigen, worauf ich ihnen nachwies, dass diese als nicht für massgebend betrachtet werden können, ich anerbot ihnen die Konzession durch unsern Kanton über den Hauenstein, die sie aber wiederholt ausschlugen, hingegen sich geneigt zeigten, ihre Bahn über Augst zu führen, im Fall sie mit Baden nicht einig werden könnten. Bei dieser Lage der Dinge zog ich in nähere Erwägung, ob, da nun die Nordbahn ganz sicher gebaut werde, es für unsern Kanton nicht wünschbar sei, dieselbe zu erhalten und dadurch, werde dieselbe auf dem rechten oder linken Rheinufer erstellt, die Centralbahn unmöglich gemacht werde. — Berüksichtigend den jetzt schon bestehenden beträchtlichen Verkehr mit der westlichen Schweiz das fernere Zunehmen desselben durch die immer mehr sich ausdehnende Industrie, ward es mir klar, dass es für unseren Kanton höchst wünschbar sei, den bis dahin mit dem Osten bestandenen Verkehr uns zu erhalten. Ich veranlasste daher ein Mitglied der Regierung von Aargau Unterhandlungen einzuleiten, diese hatten statt und nun sind wir der Dinge gewärtig, die da kommen sollen. Dieses hängt vom Entscheid der badischen Kammern

---

[208]) Wir erinnern daran, dass sich Baselland der Fortsetzung der Linie Zürich-Basel auf landschaftlichem Gebiete bisher widersetzt hatte, dass Zürich dann auf badischem Gebiete nach Basel zu kommen versuchte und dass dann Baselland, als es schien, dass Zürich dieses Vorhaben gelingen wolle, anfing, einzulenken. Hier setzt der lange Bericht des basellandschaftlichen Staatsmannes an Dr. Schneider ein und schildert die neue Situation.

ab; erteilen diese die Konzession, so ist es für uns um den Verkehr mit der östlichen Schweiz geschehen. Ich hoffe aber immer noch, dass das gegenwärtige Verhältnis zwischen der badischen Regierung und der Kammer die Sache so gestalten werde, dass Zürich mit seinem dort sehr unpopulären Projekte sich zurükziehen kann [209]).

Die Nordbahn hat das Projekt der Centralbahn hervorgerufen, jede beruht auf besonderen Berechnungen und werden daher neben einander bestehen können. Auch ich wünsche vor Allem die Centralbahn und könnte durch dieselbe die Nordbahn verhindert werden, würde ich die Hand dazu bieten. Da aber dieses nicht möglich ist, müssen wir suchen, die beiden Bahnen zu erhalten und daher die annehmen, die sich zuerst sicher darbietet, damit wir sicher doch eine bekommen. Jedenfalls werden wir die Centralbahn vorzugsweise berüksichtigen und sie so zu erleichtern suchen, wie es mit unseren Interessen immer verträglich ist.

Es wäre eine ganz irrige Ansicht, wenn man glauben wollte, die Centralbahn hätte bei uns Gegner. Sie hat nun unbedingte Freunde, die sie um jeden Preis wollen und solche, die grosse Bedingungen daran knüpfen, wie z. B. die Aufnahme der Nordbahn. Dass auch Herrn Emerson eine Konzession erteilt [210]), kann das Zustandekommen der Centralbahn nur beschleunigen [211]), ist dann die Sache einmal in Fluss gebracht, wird es bei uns leicht gehen, besonders wenn wir sehen können, dass man gegen uns billig und gerecht sein will.

Es ist mir sehr erwünscht, mich bei Ihnen über die Eisenbahnangelegenheit auszusprechen, da ich Ihr Urteil als competenter als das meinige anerkenne und von ihrer aufrichtigen Wohlmeinenheit für unsern Canton überzeugt bin. Ich er-

---

[209]) Vergleiche Anmerkung 202 zu Nr. 29.

[210]) Baselland hatte den Engländern die Konzession für die Linie Basel-Olten am 12. Mai 1846 erteilt.

[211]) Meyer spekulierte offenbar damit, dass die Engländer mangels Konzessionen in andern Kantonen doch nicht bauen werden und dass dann die Uebertragung der nun einmal im Prinzip erteilten Konzession von den Engländern an die S. C. B. leichter sein werde als eine völlige Neuerteilung an die S. C. B.

suche Sie daher, auch in Zukunft mir Ihre besseren Ansichten mitzuteilen, die ich stets mit wahrer Erkenntlichkeit aufnehmen werde.

Genehmigen Sie die Versicherung meiner ausgezeichneten Hochachtung Ihr ergebener

Liestal, 20. July 1846. *Meyer.*

V.

Briefe des Herrn Siegfried in Zofingen an Herrn Regierungsrat Dr. Schneider [212]).

32.

Zofingen, den 25ten Hornung 1846.

Verehrtester Herr und Freund!

Die Gesellschaft der schweiz. Centraleisenbahn in Basel dringt bei hierseitiger Regierung auf einen Entscheid über ihre Gesuche um Anlegung einer Eisenbahn durch unseren Kanton, von Olten durchs Aaretal in östlicher Richtung zur Vereinigung mit der Zürcherbahn in Aarau und in südlicher Richtung durch den Bezirk Zofingen gegen Luzern. Solothurn hat bereits Einwilligung gegeben für Errichtung der Stammbahn bis Olten und der Zweigbahnen von da — in östlicher Richtung durchs Aaretal bis an unsere Grenze bei Aarau, in westlicher Richtung auf dem linken Aarufer durch das ganze Solothurner Gebiet und in südlicher Richtung bis an die aargauische Grenze (Bezirk Zofingen) gegen Luzern. Wie Solothurn bei dieser Konzession begreiflicherweise sein Interesse im Auge hat, so wird es auch jeder andere beteiligte Kanton tun dürfen und sollen, vorausgesetzt, dass nicht solche Sonderinteressen verfolgt werden, welche für das Gesamtprojekt geradezu verderblich wären. Mir will es nun scheinen,

[212]) Aus diesem Schreiben vernehmen wir nun den aargauischen Standpunkt und die eisenbahnpolitischen Werbungen Aargaus um Bern. Nachdem Bern sich infolge des Einflusses des Ing. Merian auf Dr. Schneider für das Tracé Olten-Solothurn in Verbindung mit Juragewässerkanälen entschieden hatte, konnte es den aargauischen Wünschen nicht mehr entsprechen. Siegfried kannte natürlich die Situation, wie sie sich in Bern gestaltet hatte, nicht.

die Kantone Bern und Aargau dürften bei der Centraleisenbahnsache bezüglich ihrer Verzweigung nach Ost und West ein und dasselbe Interesse haben, das nämlich, dass die West-Ostlinie auf das rechte Aarufer zu stehen käme [213]). Freilich wird damit Solothurn nicht einverstanden sein; wenn aber Bern und Aargau zusammenhielten, dürfte Solothurn wohl zum Nachgeben gebracht werden. Und da aus der Bahn von Ost nach West überhaupt nichts werden kann ohne Bern's Einwilligung, so wird am Ende auch Solothurn lieber etwas als nichts haben, indem Olten immer an der Centralbahn und Solothurn ohne Zweifel an der Westbahn läge. Was die Bahn nach Ost betrifft, so haben wir im Aargau den Entscheid in den Händen. Gingen nun Bern und Aargau einig, so könnte die Bahn von Aarau weg ganz auf Aargauischem Boden bis an die Grenze Berns bei Morgental gezogen werden. Durch die Einschlagung einer solchen Ost-Westlinie könnte Olten nicht mehr Mittelpunkt sein, sondern die Centralbahn müsste nach Süden so weit verlängert werden, bis sie sich mit der Ost-Westbahn vereinigte. Dieser Mittelpunkt käme dann irgendwo ins Wiggertal, also auf das rechte Aarufer [214]). Dadurch würde die Zweigbahnlinie nach Süden um so viel kürzer, die Westlinie bliebe sich ungefähr gleich und die Ostlinie würde etwas länger. Die Anlage einer Bahn aus dem Wiggertal nach Aarau, ohne das Aartal zu passiren, ist leicht möglich; das gantze Terrain ist günstig und nur auf eine kurtze Strecke im Tälchen neben dem Striegel wäre eine Steigung von höchstens 1 % erforderlich, wie sich aus vorläufigen Untersuchungen bei Anlass eines Strassenkorrektionsprojektes ergeben. Das ganze betreffende Gebiet über Suhr nach Aarau wäre sogar günstiger für den Bau als das Aartal. Würde man sich von Seite Aargaus und Berns daher vor Allem auf Fortsetzung der Bahn von Aarau nach Westen nach dieser Rich-

---

[213]) Das war der ursprüngliche bernische Standpunkt gewesen, der aber dann infolge der Merianschen Kombination zwischen Juragewässerkorrektion und S. C. B. fallen gelassen wurde.

[214]) Aargau strebte also die Verlegung des wichtigen Knotenpunktes von Olten auf aargauisches Gebiet an. Das war schon früher Ziel aargauischer Eisenbahnpolitik.

tung, somit zum Eintrit derselben auf dem rechten Aarufer über die Roth bei Morgental in den Kanton Bern verständigen, so könnte dadurch ohne Zweifel auf Anlage der Centralbahn bis auf das rechte Aarufer ins Wiggertal eingewirkt werden und so wären die bernischen und die aargauischen Interessen möglichst gewahrt bei einem im Allgemeinen durchaus guten Projekt und Solothurn hätte immer seinen guten Teil daran, wenn auch nicht ausschliesslich fast alles. Bedenke ich, wie durch dieses Projekt Ihr Kanton weit mehr durchzogen, Hauptpunkte berührt und der Verkehr zur Eisenbahn und ab derselben auf den Zwischenstationen meist Ihrem Gebiet erhalten würden, so scheint es für Sie von hohem Interesse zu sein, mit uns ein gleiches Projekt zu verfolgen [215]).

Mit wenigen Vertrauten habe ich bis jetzt dieses Projekt bei uns besprochen; nunmehr aber sollte dasselbe in nähere Erwägung gezogen werden, da der Basler Gesellschaft gegenüber man sich bald entschliessen sollte. Ich teile Ihnen das Projekt offen mit und ersuche Sie, mir Ihre Ansicht darüber zu sagen, wonach sich wohl zeigen wird, ob und wie dasselbe gemeinsam verfolgt werden könnte und sollte. Als Praesident unserer Baukommission komme ich mit diesen Dingen in amtliche Berührung und beschäftige mich daher mit Vertrauten gerne über die einschlägigen Interessen unseres Kantones, ohne desshalb das allgemeine Interesse hintanzusetzen. Sollte es, was ich jedoch nicht einzusehen vermag, unmöglich sein, dass Bern und Aargau in dieser wichtigen Angelegenheit gemeinsame Sache machen, so werden wir dann selbständig unser erlaubtes Interesse zu wahren suchen. Dadurch, dass die Zürcher eine Bahn bis Aarau bauen und das Vorrecht zur Fortsetzung derselben nach Westen haben, ist unsere Stellung in Verbindung mit der Zürcher Gesellschaft immer eine günstige und nicht unwirksam. In Verbindung mit Ihrem Kanton würde diese Stellung fast entscheidend sein. Lassen Sie mich bald Ihre Ansichten über die Sache hören, die eben einer

---

[215]) Das wäre alles so gewesen, wenn Bern sich eben nicht aus andern Gründen für die Linie über Solothurn resp. bis Solothurn entschieden gehabt hätte.

baldigen, wenigstens vorläufigen Behandlung bei uns bedarf. Zu sehr das Basel-Solothurner-Projekt sich konsolidiren zu lassen, ist wohl kaum ratsam, wenn man es nicht unbedingt annehmbar erachtet. Wollen wir daher gemeinsam in der Sache zu handeln versuchen, so sollte bald ein Anfang gemacht werden.

Ihre politischen Bewegungen[216]) verfolgen wir im Aargau mit grossem Interesse und begreifen nicht, dass nach stattgehabten Vorgängen so wie an und für sich man sich vielseitig nach Ausbildung und Verfestigung der Demokratie sehnt. Weniger die demokratischen Formen scheinen uns bei dieser Umgestaltung Gefahr zu bieten, als vielleicht wichtige materielle Interessen, bezüglich welcher einzelne Landesteile auseinanderzugehen scheinen. Doch wird gesunder und gerechter Sinn des Verfassungsrates, besonders in einer Zeit, wo Bern Zersplitterung vor Allem vermeiden sollte, wohl auch in diesen Dingen einen Weg und Mittel finden lassen, auf welchem das Volk zu handeln und sich führen zu lassen mit entschiedener Mehrheit einwilligt. An Störung der öffentlichen Ordnung ist nun wohl vollends kaum zu denken, denn die Reibung mit den 9 Herrn Regierungsräten hat wohl keine so tiefe allgemeine Bedeutung. Wir bedauern sehr, dass Herr Neuhaus besonders seit der Volksabstimmung sich nicht den Verhältnissen anschmiegen will; sie ruhen ja auf breiter demokratischer Grundlage; mochte er früher seine Rechtsansicht nach Ueberzeugung verfechten; einmal dieselbe verwerfen, sollte er den Entscheid als solchen ehren, mag er dann bei den Geschäften zu verbleiben oder von denselben zurükzutreten wünschen. Seine Stellung scheint nun so schwierig und gereift, dass an sein Verbleiben wohl nicht gedacht werden kann. Mit Rücksicht auf seine, namentlich um uns bedeutenden Verdienste sehen wir ihn ungern scheiden und bedauern, dass er sich, nicht demokratisch genug, in die Verhältnisse nicht finden kann oder will, denn ein ausgezeichneter Mann war er doch. Ich schliesse mit den besten Wünschen für das Heil Ihres Kantons und durch dasselbe auch der Schweiz; möge

[216]) Von hier an beschäftigt sich der Brief mit der allgemeinen politischen Lage im Kanton Bern.

eine demokratische Ordnung entstehen, die alles Gute zu heben und zu fördern und Schlimmes möglichst zu hindern geeignet ist und letztere Rücksicht ist in meinen Augen von wesentlicher Bedeutung. Ich zeichne mit Hochschätzung und Freundschaft Ihr ergebenster *Siegfried.*

33.

Aarau, den 4. März 1846.

Verehrtester Herr und Freund!

Da unser Kanton ohne Zweifel nicht zur Absendung einer Abordnung nach Olten wird eingeladen werden [217]), so dürfte es angemessen sein, wenn wir uns vorher noch mündlich über die Sache besprechen könnten, wie Sie selbst in Ihrer gefälligen Antwort auf meinen Brief andeuten. Wollen Sie mir sagen, wo wir zusammentreffen können und wann, so werde ich mich einfinden. Könnte es wie ein zufälliges Zusammentreffen erscheinen, so möchte es am Orte sein. In Morgental oder Aarburg dürfe es sich wohl machen lassen, ohne dass es besonders auffiele. Von meinem Schritt gegen Sie habe ich Herrn Reg.-Rat Frey [218]) unterrichtet, der vielleicht auch zu einer vorläufigen vertraulichen Besprechung sich einfände. Ich würde Sie einladen, am Tage vor der Konferenz in Olten bei mir in Zofingen einzutreffen, wenn ich nicht besorgte, dass ein solches Zusammentreffen zu viel Auffallendes hätte. Ich gewärtige also Ihre Bestellung von Ort und Zeit unseres Zusammentreffens.

Wir freuen uns Ihrer ehrenhaften mehrfachen Wahl in den Verfassungsrat und hätten auch grösste Freude an der Erwählung des Herrn Neuhaus, wenn dieses zu seiner Annäherung und Aussöhnung mit der neuen Gestaltung der Dinge bei Ihnen führen würde.

Möchte es möglich werden!

Ohne Mehreres für einmal grüsse ich mit freundschaftl. Ergebenheit sig.: *Siegfried.*

---

[217]) Für die Eisenbahnkonferenz vom 9. (10.) März 1846, eingeladen von Baselland. Wie wir wissen, nahmen nur Bern, Baselland und Solothurn teil; andere Kantone waren auch nicht eingeladen worden.

[218]) Nachmaliger Bundesrat Frei-Herosé, der sich stark mit Eisenbahnangelegenheiten befasste und auch Mitglied der Direktion der Nordbahn war.

VI.

Briefe des Herrn Chr. Beyel in Frauenfeld an Herrn Regierungsrat Dr. Schneider, Bern [219]).

Frauenfeld, 30. Sept. 1845.

Hochgeehrter Herr und Freund!

34.

In Zürich soll nun für die Ausführung der Zürcher-Basler-Bahn gesichert sein (?); doch machen die Herren etwas lange Gesichter zu der Baseler-Oltener-Bahn. Im Publikum nimmt die Ansicht immer mehr Raum, dass es zu einer Verständigung kommen müsse.

Wie aber die Linie nach dem Westen gesichert ist, so findet man eine Verlängerung nach dem Osten an den Bodensee zwekmässig. Ich schiebe und treibe wie ich kann und war letzte Woche desshalb in Winterthur und gestern und vorgestern in Zürich. Heute soll eine Eisenbahnkonferenz unter Dr. Kern [220]), Vatter [221]) etc. nun stattfinden.

In Eile freundschaftl. ergebenst *Ch. Beyel.*

35.

Frauenfeld, den 14. Okt. 1845.

Hochgeehrter Herr und Freund!

Sie haben mir seiner Zeit versprochen, den Zollvereinigungsentwurf zwischen Bern und Solothurn mitzuteilen [222]). Da nun nach den Zeitungen es binnen kurzem zu Verhandlungen zwischen Bern, Aargau und Baselland kommen dürfte,

---

[219]) Chr. Beyel, Buchdrucker und Verleger in Frauenfeld. War ein ganz hervorragender Volkswirtschafter. Schrieb viel, so z. B. den „Commissionalbericht über die schweizerischen Verkehrs-Verhältnisse zu Handen der Zürcherischen Industriegesellschaft (deren Aktuar er war) vom Jahre 1843". Selbstverständlich gehörte er im Thurgau zu den Eisenbahninitianten, speziell für eine Linie Winterthur-Frauenfeld-Bodensee.

[220]) Später Schweiz. Gesandter in Paris.

[221]) Vatter „zur Glocke" Winterthur.

[222]) Bezieht sich auf das Schneidersche Projekt eines Zollvereins zwischen Bern, Solothurn, Baselland und Aargau.

wäre es mir in der Tat erwünscht, wenn ich jenen Entwurf zur Einsicht haben könnte. Es kann mich dies veranlassen, wieder einmal über diese Dinge zu schreiben [223]). Ich sehe es nämlich nicht gerne, wenn Zürich und auch der Thurgau dabei durchaus passiv bleiben und möchte ein wenig stimuliren, um zu einiger Lebensäusserung anzuregen. Um dieses aber mit einigem Verstande tun zu können, muss ich den Vertragsentwurf und das bernische Zollgesetz sammt Abänderungen bei Hand zu haben. Wollen Sie mir dies Alles gefälligst mitteilen?

Vorletzte Woche hatten wir auch in hier einige Eisenbahnbesprechungen, aber nur noch ganz im Stillen und wir gewärtigen ob Winterthur uns zu einer anerbotenen Conferenz einladen wird [224]). Ist es nämlich mit den baselschen Plänen zum Baue nach der westlichen Schweiz Ernst, und reift auch der Plan einer Verbindung des Bodensees mit Chur heran [225]), so dürfen wir hier nicht lange zurükbleiben, wenn wir nicht später in eine sehr ungünstige Stellung zum Anschlusse an beide, die östliche und die westliche Linie versetzt sein wollen [226]). Um aber hier zum Ziele zu gelangen, müssen auch verschiedene Kräfte in Bewegung gesetzt werden und ich habe wenigstens unter der Hand das Meinige getan, diese springen zu lassen. So gewärtige ich nun den weiteren Erfolg.

Inzwischen meine besten Empfehlungen. Mit freundschaftl. Hochachtung Ihr ergebenster *Ch. Beyel.*

36.

Frauenfeld, den 20. Okt. 1845.

Hochgeehrter Herr und Freund!

Da das Eisenbahnwesen diesmal warm im Fluss ist und

---

[223]) Vergleiche Anmerkung 219 zu Nr. 34.

[224]) Geschah dann; Konferenz vom 24. Dezember 1845 in Frauenfeld unter Vorsitz von Dr. Kern.

[225]) Lukmanierbahn Laniccas, die damals der Verwirklichung sehr nahe schien.

[226]) Man fürchtete schon die Konkurrenz der Linie Winterthur-Wil-St. Gallen-Rorschach gegenüber der Linie Winterthur-Frauenfeld-Bodensee. Damals stund man auf dem Boden des Entweder-Oder, da man die Coexistenz beider Konkurrenzlinien für unmöglich ansah.

ich eben noch einen Bericht über die Anlegung einer solchen Bahn von Zürich nach Romanshorn-Rorschach (nicht nach Konstanz, wie die des Terrains ganz unkundigen Engländer, die diesmal bei Ihnen zu Bern sind, wollen) ausarbeite, so ersuche ich Sie hiemit höflichst, mir denjenigen Band, der über Anlegung der badischen Bahn handelt, wenn Sie denselben entbehren können, zuzustellen und zwar mit möglichster Beförderung mit Post. In Winterthur hat sich ein Ausschuss konstituirt und wir erwarten täglich eine Einladung zu einer ersten Versammlung [227]), welcher ich eben diese Abhandlung vorlesen sollte.

Die Engländer waren, wie dies Ihre Bernerzeitungen sagten, nicht hier und haben auch keine Zusicherungen von hier erhalten [228]). Wie sich die Verhältnisse gestalten, hoffe ich, dass wir allerdings mit fremder Geldunterstützung, doch so die Sache betreiben können, dass die Leitung im Lande bleibt. Die Zürcher-Nordbahn hat, wie ich vorgestern bestimmt hörte, 1/3 aller Aktien in der Schweiz abgesetzt und dies scheint mir ein rechtes Verhältnis, um nicht zu sehr vom Auslande abhängig zu werden. Kommt nun die Gesellschaft in Basel zu ähnlichen Resultaten und bildet sich auch bei uns für die Linie bis nach Zürich eine Gesellschaft, so haben wir fremden Einfluss nicht mehr so stark zu fürchten und ich mag dann wohl leiden, wenn die Engländer die schwierigsten Streken übernehmen.

Hoffentlich aber werden sie hier die Sache nicht ganz in die Hände bekommen; es wäre mir dies noch leider und ich würde noch stärker dagegen kämpfen, als gegen die zürcherische Nordbahn. Eine fremde Gesellschaft mit 75 Millionen wäre in der Schweiz ein gefährliches Ding [229]).

Mit freundschaftl. Hochachtung Ihr Ergebenster

Ch. Beyel.

---

[227]) Vergleiche Anmerkung 224 zu Nr. 35.

[228]) Anspielung auf das englische Stammbahnprojekt Emerson, Spilsbury et Cons.

[229]) Vergleiche Note 228. Der englische Prospekt sah ein Kapital von 75 Millionen Franken vor. Davon sollten aber nur 25 Millionen den Engländern reserviert sein.

VII.

Brief des Herrn Oberst, Ingenieur R. Lanicca, an Herrn Dr. Schneider [230]).

37.

Chur, den 29. July 1845.

Verehrtester Herr Regierungsrat!

Seit meiner Rükreise von Zürich war ich beinahe ununterbrochen auf Inspektionsreisen und so beschäftigt, dass ich Ihnen mein Versprechen bezüglich der Eisenbahnnotizen unmöglich Zeit fand, früher zu erfüllen und es auch jetzt noch in der grössten Eile tun muss, denn obschon ich mich nur seit gestern hier befinde, werde ich doch nach Beendigung dieses Briefes wieder abreisen und diesmal nach dem Lukmanier. Das Resultat meiner Arbeiten bezüglich eines schweizerischen Eisenbahnnetzes ist folgendes:

	Baukosten	Länge km	Fahrzeit
1. Basel-Zürich, die Seen, Linthkanal-Chur	Fr. 17,038,286	204,602	8° 8'
2. Eisenbahn Genfersee-Yverdon, von da Schiffahrt bis Solothurn, Eisenbahn bis zur Vereinigung der Aare mit der Limmat	„ 18,992,991	193,032	9° 21'
3. Vom Bodensee bis Sargans auf die Churer-Zürcher-Linie	„ 6,784,400	56,020	1° 33'
4. Vom Bodensee bis Zürich oder einem geeigneten Punkt zwischen da und der Aare . .	„ 10,000,000	73,200	2° 48'
5. Von Basel nach Olten . . .	„ 9,000,000	38,400	1° 50'
Total .	Fr. 61,825,677	565,254	
Für Verschiedenes	„ 8,184,323		
	Fr. 70,000,000.		

[230]) Lanicca, berühmter Ingenieur (vergl. „Leben und Wirken des Schweiz. Ingenieurs Richard Lanicca, Davos 1896), Urheber und Förderer des Lukmanier-Bahnprojektes, Verfasser der Pläne für die Juragewässerkorrektion. Von daher mit Dr. Schneider bekannt und befreundet. In Nidau steht nun ein Denkmal mit den Medaillons Dr. Schneiders und Laniccas.

Ich will Ihnen nun die weiteren Zusammenstellungen und Combinationen überlassen, da ich mit unserer hiesigen Linie [231]) vollauf zu tun habe.

Empfangen Sie die Versicherung meiner Hochachtung von Ihrem ergebenen R. *Lanicca.*

Varia.

Eine Bauperiode am Stadtgraben 1453-1457.

Im „Anzeiger für Schweizerische Altertumskunde" 1923, Heft 1, Seite 27, wird ausgeführt, wie in den Jahren 1457—1459 Solothurn unter der Leitung eines besondern „Baumeisters im Vorstadtgraben" an der Befestigung der rechtsufrigen Vorstadt bedeutende Arbeiten ausführen liess. Zugleich wird daran erinnert, dass kurz vorher, 1453—1457, Bern die ganze nach Westen gerichtete Front der Stadtumwallung mit grossen Kosten verstärkt habe. Im folgenden seien die Quellen bekannt gegeben, auf welche sich diese Bemerkung stützt:

[1454, März 15.] Uff fritag vor Reminiscere anno &c. LIIII hat gerechnot vor schulthn. und rat ze Bern Entz Túdinger von des buws wegen am graben von Guras tor untz zu Spitals tor und umb alles das usgeben und innemen so er des buws halb gethan hat, und tuot des ersten sin innemen von Peter Schopffer vom tell gelt 1029 ℔ minder 2 ß, gehoerent Schopffer an der tell abzerechnen, aber denn vom sekelmeister, Cuntzman Bader, von den vögten ze Arberg und ze Bechburg dinkel und haber, alles in ein summ 1214 ℔ 14 ß 2 dn., und ist im an dinkel 77 mútt und an haber 178 mút ze gelt geslagen.

Dawider hat er gerechnot sin usgeben an tagwan, sand fueren, tufft fueren, ziegelfuerung, an holtz, dem herdmacher und an andern dingen nach inhalt sins rodels, als das alles darinne von wuchen ze wuchen von stuk ze stuk eigenlich geschriben stund, und tut alles in ein summ 1585 ℔ 19 ß.

Und als ein summ innemens gegen der andern summ usgebens geleit und abgezogen ward, so belipt die statt Entz Túdinger schuldig 371 ℔ 4 ß 10 dn.

Uff den selben tag hat gerechnot Peter Schopffer von des buws wegen uff dem graben vom Spital tor biß zu Gollaten matten tor im LIII jar under im uff gelouffen und umb alles in nemen und usgeben, so er des buws halb gethan hat. Und tut des ersten sin innemen von Wanner und von andern enden in ein summ 25 ℔ und 5 ß; und als im die alte schuld so er und Spilman der statt bi der lesten rechnung, beschechen uff den 7. tag

---

[231]) Lukmanierbahn.