

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.
Kapitel: I: Einleitung
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: 08.02.2026

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

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 inkompotent 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 Centralbahuprojekt.

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 Centralbahnhfrage 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 Hintersetzung 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 unbeteiliger da als die Kantone gegeneinander, 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 Un gewissheit 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 Konzessionerteilung 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 Ziels 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 lebhaf-ten Wunsch zu äussern, Ihr möchtet bei der bevorstehenden Beratung über die Wahl einer Eisenbahnlinie nach Basel dem Bahuprojekte über Olten den Vorzug geben.

Indem wir mit gespanntestem Interesse Eueren dahergen 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 dahergen Be-

³⁾ Bern. Rats-Manual Nr. 110, S. 162.

schlüsse bezw. Beschlussentwürfe zugunsten der Nordbahn antworteten⁴⁾.

So standen 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, standen 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 Jura-gewässerkorrektion und zugleich sehr gut mit Herrn Dr. Schneider befreundet. Da Herrn Ingenieur Merian als dem Promotor und dem eigentlichen Vater des Hauensteinbahn-gedankens dessen Zustandekommen und damit auch dasjenige der ganzen S. C. B. natürlich sehr am Herzen lag, ist es be-greiflich, dass er mit seinem Freunde, Herrn Regierungsrat Dr. Schneider, dem Präsidenten der bernischen Eisenbahn-kommission, der, wie wir sehen werden, auch in andern Kan-tonen ein grosses Ansehen genoss, in eine eifrige Eisenbahn-korrespondenz trat, die auf das Scheitern des Central-bahnprojektes 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 Verwaltungs-rates der S. C. B. schon mit andern Kantonsregierungen Kon-ferenzen, die zum Teil befriedigend ausfielen (Solothurn und Luzern) abgehalten hatten, fand auch eine solche zwischen den obgenannten Mitgliedern der bernischen Eisenbahnkom-mission 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 Rich-tung gegen Westen nach *Solothurn* beziehungsweise *Biel* zie-hen wollte. Seine Broschüre sah eine Linie *Olten-Murgental-Bern* nicht vor, nur beiläufig (Seite 315) erwähnte er eine, viel-leicht 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 werde⁶⁾), 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.