

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: III: Briefwechsel zwischen den bernischen Behörden und dem provisorischen Verwaltungsrat der S.C.B.
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: 15.04.2026

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

Landrat in seinem bezüglichlichen 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 Juragewässerkorrektur 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 Beitritt 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 forfait 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 $\frac{1}{3}$ 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 Jahrestermen 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 Mühe-walt haben würden.“

22

An den Herrn Praesidenten der wohlloblichen 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 badi-schen Kammer an die Zürcher Nordbahn ^{185 a)} 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 Korrektio-n 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 Korrektio-n 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.

^{185 a)} 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 Korrektur 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 Regierungsrat 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 Korrektur 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 vorzuschlagen¹⁸⁹⁾; 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 Trace 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 Einzelheiten 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 mitgetheilten 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 erschlossreichen 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 sämtlichen 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 darbiere. 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 Fiskus, 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 Gesamtwohlfahrt 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 deshalb 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 natürlicherweise 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 Jura-gewässer 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 Landes-gegend 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 Schifffahrt, und zwar namentlich der Hebung und Sicherstellung der Dampfschifffahrt, entstehen müssten, wenn man endlich nur einigermaßen in Betracht zieht, welche fast unberechenbare, 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 Korrektion der Juragewässer für den Kanton Bern sich nicht bloß 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 Juragewässer correction 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 Umfang 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-