

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: IV: Briefe Dr. Meyers, Regierungsrat in Baselland, an Dr. Schneider
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-185629>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.12.2024

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

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 verpflichtet, 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 $\frac{1}{2}$ 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, $\frac{1}{4}$ 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 Konzession 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 Konzession 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 Theils, dass wir eher zu wenig als zu viel fordern und möchte jedenfalls in grösstmöglicher 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 geschickt.

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 anerbote 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. — Berücksichtigend 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 Kammiern

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, anfang, 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 zurückziehen 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 berücksichtigen 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 kompetenter als das meinige anerkenne und von ihrer aufrichtigen Wohlmeinheit 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.