

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 22

**Artikel:** Bern-Luzernbahn  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3932>

#### 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:** 23.02.2026

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

Die Nothketten werden beim Rangirdienst gewöhnlich nicht gebraucht und können bei ankommenden oder abgehenden Zügen während deren Stillstand leicht von Hand und von der Seite her ein- oder ausgehakt werden.

Beiläufig bemerkt, könnten die Nothketten zur grössern Sicherung dieser letztern Operation, bei neu zu erbauenden Wagen innerhalb unmittelbar neben den Puffern angebracht werden, unbeschadet dem Zusammenpassen mit ältern Wagen.

Möge nun dieser Beitrag zur Lösung der vorliegenden Frage recht viele Männer vom Fach veranlassen, dieselbe bis zur endgültigen Beantwortung nicht aus dem Auge zu lassen, und ihre humanen Bestrebungen auch in dieser dringenden Sache zu bethätigen.

C. B. S.

\* \* \*

### Versammlung des Vereines schweizerischer Geometer am 7. und 8. November in Zürich.

Der Verein schweiz. Geometer trat am 7. und 8. November in Zürich zu seiner 3. Hauptversammlung zusammen. Man kann sich füglich darüber aufzuhalten, dass bei der grossen Anzahl wissenschaftlicher, technischer, und weiss Gott noch welcher Vereine in unserm lieben Schweizerland der schweiz. Geometerverein erst seinen 3. Geburtstag gefeiert hat. Die Sache ist aber ganz einfach und zwar ähnlich wie bei dem ältern Bruder, dem schweiz. Ingenieur- und Architeceten-Verein vor sich gegangen — ein früher bestandener Geometerverein hat sich aus Mangel an Theilnahme und Initiative schlafen gelegt und wurde erst vor einigen Jahren durch die Herren Prof. Rebstein in Frauenfeld und den nun verewigten Stadtgenieur Erb in Winterthur den Lebenden zurückgegeben.

Wie der Verein sich jetzt ansieht, ist er ein derber, draller Junge, dem es an Lebensfähigkeit und guten geistigen Anlagen nicht fehlt. Wünschen wir im desshalb das Gedeihen und die Entwicklung, welche die ersten Jahre seines Bestehens voraussetzen lassen. Wie schön, wenn man das vom Schweizerischen Ingenieur- und Architecetenverein auch sagen könnte!

Die Verhandlungen wurden eröffnet durch den Jahrespräsidenten Prof. Rebstein in Frauenfeld, welcher der bisherigen Leistungen des Vereines mit einer kräftigen Ansprache und Aufmunterung, das vorgesetzte Ziel nicht aus den Augen zu verlieren, und des Hinscheides unseres Vicepräsidenten, Herrn Erb, gedachte.

Der Vorstand des deutschen Geometervereins, welcher zu der Versammlung geladen war, sandte nebst Verdankung derselben einen warmen Gruss. Ausserschweizerische Gäste waren nicht vertreten.

Die bisherigen Mitglieder des Vorstandes, Prof. Rebstein und Obergeometer Gisi wurden auf eine neue Amtsduer bestätigt und als Actuar neu gewählt Herr Stadtgeometer Morel in Winterthur.

Herr Giezendanner aus Zürich begann die Reihe der Vorträge mit der Darlegung des jetzigen Standes und der Nachführung des Catasters. Er gelangt zu folgenden Schlüssen:

1. Die Nachführungen erstrecken sich auf sämmtliche Grenzänderungen und wesentliche Änderungen im Innern der Grundstücke, namentlich Neubauten und Demolirungen.

2. Jede Grenzänderung soll vermarkt werden.

3. Die Nachführungen sollen in jedem auf einem Hypothekaramt deponirten Catasterapparat eingetragen werden.

4. Die Nachführung von Grenzänderungen soll sich in der Regel nach den Bedürfnissen des Verkehrs richten.

5. Die neue Nummerirung von Umgestaltungen soll in der Regel nur bei solchen von Grenzen vorgenommen werden, dagegen bei denjenigen im Innern nicht.

6. Bei allen Änderungen, welche notarialische Fertigung erfordern, sollen Plänchen über dieselben mit genauer Angabe der Masse angefertigt, von den Contrahenten unterschrieben und den Kauf-, Tausch- u. s. w. Acten beigelegt werden. Erst nach der Fertigung sollen nach dieser Grundlage die Nachführungen in den Catasterplänen und Grundbüchern gemacht werden.

7. Bei neuen Vermessungen soll auf eine angemessene Anzahl von Fixpunkten zum Anschluss und Erleichterung von Nachführungsarbeiten Bedacht genommen, ferner zu gleichen Zwecken sehr grosse Complexe entsprechend abgetheilt werden.

8. Zur Vereinfachung der Nachführungsarbeiten soll dem öffentlichen Grunde (Strassen, Gewässer etc.) keine Catasternummer gegeben werden.

Eine Discussion und Abstimmung über dieselben fand nicht statt. Es hätte dieselbe zur Zeit auch keinen Nutzen bringen

können. Bei der verschiedenen Organisation des Catasters in den einzelnen schweiz. Cantonen, oder besser gesagt, bei der fehlenden Organisation, bei dem Mangel einer auch noch so bescheidenen Grundlage derselben in der Mehrzahl der Cantone kann der Geometerverein noch nicht daran denken, auf die Art der Fortführung derselben einwirken zu wollen; bezügliche Vorschläge müssen, um nicht mit bestehenden Verordnungen verschiedenster Art in Conflict zu gerathen, nur die allgemeinsten Umrisse angeben.

Wohl aber mag die Aufgabe des Vereines mit darin bestehen, die weitesten Kreise auf die Wichtigkeit des Catasters aufmerksam zu machen und Mittel und Wege zu berathen, wie die obersten Behörden unseres Landes für das Interesse an dieser so hochwichtigen Angelegenheit gewonnen werden können. Es wäre möglich, dass die hohe Bundesversammlung, welche in langen anstrengenden Debatten den Entwurf eines Gesetzes über Jagd und Fischerei berathen, sich in ebenso warmer Weise des vernachlässigten Catasters annehmen wird, dessen wirthschaftlicher Werth jedenfalls über dem der erwähnten Materie steht!

Ein solches Interesse der obersten Behörde wach zu rufen, wäre eine äusserst dankbare Aufgabe für den Geometerverein. Zu dem Zwecke ist es aber vor Allem aus nothwendig, dass sich der Geometerverein über die Lage des Catasters in allen Cantonen der Schweiz informirt; es ist eine statistische Zusammenstellung nöthig, ob und auf welche Weise der Cataster betrieben wird, und in welchem Stadium sich derselbe in den verschiedenen Gegenden der Schweiz befindet.

Einer Schablone wird sich bei den in Anwendung gekommenen Systemen, welche z. B. in der deutschen und französischen Schweiz von Grund aus verschieden sind, der Cataster nicht fügen wollen und bei dem Stande der Arbeiten nicht mehr fügen können.

Sonntag Abends belebtes Bankett, an welchem die hohe Regierung von Zürich durch Herrn Regierungsrath Sieber vertreten war.

Montag Morgens begannen die Verhandlungen mit einem Vortrage des Herrn Catasterdirector Otz über die Entwicklung des Catasters im Canton Neuenburg. Diesem folgte Obergeometer Gisi von Basel mit Vorweisung und Erklärung der bei dem Baue des Wasserfallentunnels in Anwendung kommenden Markscheideinstrumente. Herr Gisi machte fernere Mittheilung über die relative Genauigkeit trigonometrischer und nivellitisch bestimmter Höhen, und über die Genauigkeit von trigonometrischen Linien in einem Detailnetz, das zur Bestimmung der Brücken- und Pfeileraxen bei dem Bau der Brücke in Olten gemessen und berechnet wurde.

Die interessanten Details dieses Vortrages, die Schlüsse über die zu erreichende Genauigkeit werden s. Z. veröffentlicht und werden dann zu umfassenderer und präziserer Darstellung gelangen, als es mir jetzt möglich wäre.

Der Erfolg einer Anregung zur Gründung einer Zeitschrift bleibt abzuwarten; vorerst wurde beschlossen, dieselbe in dem bescheidenen Rahmen von periodisch erscheinenden autographirten Buletins herauszugeben. Der Anschluss an ein jetzt schon bestehendes technisches Organ beliebt vorläufig nicht; es sprechen auch in der That gewichtige Gründe dagegen.

Zu Ehrenmitgliedern ernannte der Verein die Herren Geometer Fechs in Stuttgart und Regierungsrath Rohr in Bern.

Mit der Versammlung war eine Ausstellung von Instrumenten und literarischen Hülfsmitteln verbunden. Zu erwähnen sind hier vorzüglich ein Präcisions-Nivellirinstrument von Amstler in Schaffhausen, und eine Auswahl von Aneroidbarometern, System Goldschmid, vom Erfinder ausgestellt. Nicht weniger Interesse erregte ein Instrument, das zwar jetzt nicht mehr benutzt wird, aber für die mechanische Summation von Flächen bahnbrechend gewesen ist, das Originalplanimeter von Oppikofer. Zu erwähnen sind noch die zum Theil sehr schönen Vorlagen von Schlebach, die Zürcher Quaiprojekte und eine Sammlung technischer Werke von Orell Füssli & Co.

Dass nach den Anstrengungen der Verhandlungen der Geometer auch seine gesellige Seite zeigte, davon könnte der alte Uto erzählen, der trotz dem nicht sehr freundlichen Wetter von einer muntern Gesellschaft besucht wurde.

S.

### \* \* \*

#### Bern-Luzernbahn.

In der Besprechung der Situation dieses Unternehmens im Grossen Rente des Kantons Bern ist besonders bemerkenswerth das interessante Votum des Herrn Nationalrath Scheurer. Der Correspondent der N. Z. Z. berichtet über dasselbe:

Herr Scheurer hat nämlich schon in der Novembersitzung des Grossen Rethes von 1871, als der Vertrag

gründung der Eisenbahnunternehmung Bern-Luzern berathen und gutgeheissen wurde, sich mit Entschiedenheit gegen das Unternehmen ausgesprochen, wie es finanziell und geographisch planirt war, hatte vor den unausbleiblichen Folgen gewarnt und zu diesem Zwecke sogar eine Brochüre geschrieben. Er hatte sich namentlich gegen die eigenthümliche Abtretung der mit einem Aufwande von Fr. 6,600,000 vom Canton erbauten Staatsbahlinie Gümlingen-Langnau an die Bern-Luzern-Bahngesellschaft gegen liberirte Actien im genannten Betrage erhoben, indem dadurch dem Staate Bern, der ausserdem nach diesem Vertrag die Entlebucherbahn noch mit 2 Millionen zu subventioniren hatte, in Wirklichkeit eine Beteiligung von Fr. 8,600,000 zugemuthet werde, und das, um den Bau einer Bahn zu ermöglichen, von der  $\frac{7}{8}$  auf Luzerner und nur  $\frac{1}{8}$  auf Berner Gebiet liegen und an welche der Kanton Luzern nur 2 Millionen zu leisten hatte. Diese Abtretung einer in vollkommen gutem und betriebsfähigem Zustande sich befindenden Linie an eine unter so ungünstigen Bedingungen noch zu erbauende Bahn erschien ihm so ungereimt, dass er sie unmöglich als einen Act staats- und finanzpolitischer Weisheit auffassen konnte. „Die Entlebucher-Gesellschaft“, so sprach er sich damals aus, „wird die ihr gross- und gutmöhigst abgetretene Linie als Basis ihrer ferneren Operationen benutzen und mit derselben als Pfand in der Hand so viel Geld in Form von Obligationen und Prioritätsactien aufnehmen, als der Vertrag ihr gestattet. Der Kaufpreis für die Linie Gümlingen-Langnau steht ihr dabei nicht im Wege, da Bern dafür bereits von vorneherein den Nachgang erklärt hat. In jenem Zeitpunkte schwebt dann der Kaufpreis vollständig in der Luft und hat als einzige Sicherheit die Hoffnung, dass die Entlebucherbahn programmgemäß gebaut werden könne und entsprechend rentiren werde. Es dürft sich aber als eine grobe Selbsttäuschung herausstellen, dass der in Aussicht genommene Gesamtbedarf für den Bau der Linie Langnau-Luzern genüge. Die Staatsbahn kostete per Kilometer, trotzdem die Techniker nur auf Fr. 215,000 devisirt hatten, Fr. 254,000 und die gleiche Summe allerwenigstens wird auch die Entlebucherbahn kosten. Wer die Terrainverhältnisse nicht kennt, werfe nur einen Blick auf das Wethli'sche Gutachten, und die vielen Brücken, Tunnels, Uferschutzbauten etc. werden ihm einen Begriff von den zu überwindenden Schwierigkeiten geben. Eine Bahn durch das Entlebuch wird daher zuverlässig 2 Millionen mehr als die in Aussicht genommene Summe kosten. Die Sache muss sich dann so gestalten, dass eines schönen Morgens in der Cassa der Eisenbahnunternehmung Bern-Luzern Ebbe eingetreten ist und der Bau eingestellt werden muss, wenn nicht irgendwoher Geld kommt. Wer wird und muss nun dieses Geld geben? Diejenigen, die an der Vollendung der Bahn ein Interesse haben, und das sind die Inhaber gewöhnlicher Actien, Bern und Luzern; denn ohne vollendete Bahn sind diese Actien rein nichts werth. Luzern nun wird nichts geben, weil es sich von Anfang an auf den Standpunkt gestellt hat, Bern die grösste Arbeit verrichten zu lassen, und weil es verhältnissmässig wenig engagirt ist; Bern aber muss geben, muss noch mehr wagen, will es nicht Alles verlieren.“

Aber auch bezüglich der Rentabilität der Entlebucherbahn hegte Scheurer damals schon grosse Besorgnisse und erklärte es jedenfalls als sicher, dass sie für die ersten 10 bis 15 Jahre ein so schlechtes oder noch schlechteres Geschäft sein werde, als es die Linie Bern-Langnau damals war; die Rentabilität nach Eröffnung der Gotthardbahn aber machte er davon abhängig, dass die zu bauende Linie diejenigen Bedingungen in sich vereinige, um für den Verkehr zwischen Bern und der Westschweiz und dem Gotthard jede Concurenz ferne halten zu können. Hiefür hielt er dann eine Bahn durch das Unter-Emmenthal, bei gleicher Entfernung, gegenüber einer Bahn durch das Entlebuch mit ihren ungünstigen Steigungsverhältnissen, dem mangelnden Localverkehr u. s. w., entschieden für vortheilhafter und beantragte daher, das Project wenigstens zu verschieben, um das Ganze nochmals einer genaueren Prüfung zu unterwerfen.

Allein damals wurden diese Argumente und Befürchtungen, nach des Redners eigenen Worten, als „Blödsinn“ bezeichnet; man wollte durchaus nichts von Verschiebung wissen, um „die langweilige Rede nicht noch einmal hören zu müssen.“ Ein einziges Mitglied der Regierung, Hr. Kurz, äusserte ähnliche finanzielle Bedenken; allein man blieb taub gegen alle Vorstellungen, nannte die Opponenten Pessimisten und beeilte sich, den Vertragsentwurf doch zum Beschluss zu erheben. Redner kann sich nun eine gewisse Genugthuung nicht versagen beim Rückblick auf jene Grossrathssitzung vom November 1871; die gegenwärtige Situation beweist, dass er damals noch nicht ganz sinnlos argumentirte, ja noch mehr; er kann leider sein damaliges Wort nicht einmal ein „prophetisches“ nennen, denn

das Defizit betrage ja statt der von ihm in Aussicht gestellten zwei Millionen nun sogar drei!

Der Beschluss des Grossen Rethes wurde sodann von der grossen Mehrheit des bernischen Volkes gutgeheissen. Was war nun natürlicher, als dass unter sothenen Umständen die Regierung zu dem Glauben kommen musste, es liege im Willen des Grossen Rethes und des Volkes, auch alle Consequenzen jenes Beschlusses zu tragen? Daher ist die Regierung bezüglich der gemachten Vorschüsse im Gesamtbetrag von einer Million wohl zu entschuldigen, und es fallen ihr höchstens einige Incorrectheiten zur Last, die sie ja auch eingestehet. Daher trifft aber auch der Löwenanteil an der jetzigen Situation nicht die Regierung, sondern den Grossen Rath und das Volk selbst.

Herr Scheurer behauptet ferner, die Regierung sei auch deshalb zu entschuldigen, weil dem Staate durch den Vorschuss jener Million kein materieller Schaden erwachsen könne. Allerdings sei, wenn über die Actiengesellschaft der Bern-Luzern-Bahn der Concurs ergehe, jene Million verloren. Allein es frage sich, ob man es hier auch wirklich mit einer Actiengesellschaft zu thun habe. Eine Actiengesellschaft muss Statuten haben. Nun habe seiner Zeit das Initiativecomite allerdings Statuten entworfen und selbe 1872 veröffentlicht. Auch die vom Gesetze verlangte Genehmigung des Staates soll erfolgt sein. Aber die amtliche Publication derselben sei nicht erfolgt. Das Gesetz über Actiengesellschaften verlange aber deutlich, dass die Statuten in zwei aufeinanderfolgenden Nummern des Amtsblattes publiziert werden müssen und füge ebenso deutlich und bestimmt bei, dass die Actiengesellschaft von dem Tage dieser Publication an rechtlich constituiert sei, bis zu diesem Zeitpunkt aber den allgemeinen civilrechtlichen Bestimmungen unterworfen bleibe. Die Actiengesellschaft habe mit einem gewissen „genialen Leichtsinn“ vergessen, sich rechtlich zu constituiren, sei also blosse Erwerbsgesellschaft und folglich sei Bern (und Luzern) vollständig haftbar. Ob nun Bern die mehrgenannte Million etwas früher oder später bezahlt habe, komme auf das Gleiche heraus; schlimm aber sei das, dass sich die Gesellschaft selber durch ihre Unterlassungssünde des einfachsten Rechtes jedes bernischen Bürgers begeben habe, geldtagen zu können. Dieser Punkt werde daher auch einer der Hauptpunkte sein, den die Commission zu prüfen haben werde.

Den 26. d. constituirte sich die vom Grossen Retha bestellte Commission zur Untersuchung der Angelegenheiten der Bern-Luzern-Bahn und bezeichnete folgende vier Sectionen:

1. Section: Finanzielle Verantwortlichkeit der Regierung in Betreff des Millionen-Vorschusses: v. Sinner, Präsident, Scheurer, Hofstetter. 2. Section: Prüfung der Bücher der Gesellschaft und der Verbindlichkeiten derselben: Born, Präs., v. Wattenwyl, Rüfenacht. 3. Section: Technische und Betriebsfragen: Ott, Präs., v. Werdt, Kaiser. 4. Section: Rechtsverhältnisse des Unternehmens: Zyro, Präs., Michel, Scheurer. Am 15. December versammelt sich dann die Commission in Plenum und nimmt die Berichte der einzelnen Sectionen entgegen.

Die Regierung von Luzern nimmt eine andere Stellung ein. Sie hat laut einer Depesche der „Basl. Nachr.“ aus Bern mit 4 gegen 3 Stimmen das an den Langnauer Conferenzen mit den bernischen Abgeordneten getroffene Abkommen, wonach der Kanton Luzern an das Baudefizit der Bern-Luzern-Bahn von 3 Millionen einen Dritt und Bern zwei Dritt übernehmen würde, abgelehnt. Trotzdem werde die Regierung das Abkommen dem Grossen Retha vorlegen, wo die Abweisung jedoch kaum fraglich sei.

#### Das Bundesgesetz über das Postregal.

Dieses ist unstreitig eines der wichtigsten Tractanda, welche den neu constituirten eidgenöss. Räthen zur demnächstigen Behandlung vorgelegt werden. Von diesem Gesetz hängt die Stellung ab, welche der Bund künftig einzunehmen haben wird, sowohl gegenüber den Anforderungen des Verkehrs im Allgemeinen, als auch gegenüber den Eisenbahnen und andern concidirten Transportunternehmungen.

Die Postanstalt, welche neben ihrem national-ökonomischen und social-politischen Charakter durch Art. 36 und 42 der Bundesverfassung zu einer Finanzquelle des Bundes gemacht wird, hat die Aufgabe, den Kleinverkehr zu vermitteln nach Massgabe der ihr zu Gebote stehenden beschränkten Transportmittel, während die Vermittelung des eigentlichen Güter- und Grossverkehrs zunächst den Eisenbahnen und Dampfschiffen zufällt. Während das Institut der Posten auf der einen Seite durch billige Taxen, prompte und gesicherte Spedition die