

# Arth-Rigi-Bahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **1 (1874)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1922>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

- h) 1. Juni. Regensburg - Ingolstadt (Bayr. Staats-Eisenb.) 74 Kilom.
- i) 1. Juni. Holzkirchen - Tölz (Vicinalbahn, bayrische Staats-Eisenb.) 21,43 Kilom.
- k) 1. Juni. Horb - Nagold (Württemb. Eisenb.) 23,56 Kilom.
- l) 1. Juni. Calw - Brötzingen, Pforzheim (Württemb. Eisenb.) 23,85 Kilom., womit die Nagoldbahn (Horb-Calw-Pforzheim) in ihrer ganzen Ausdehnung in Betrieb tritt.
- m) 1. Juni. Herdecke - Hattingen (Bergisch-Märkische Eisenb., Ruhrthal) 26,564 Kilom.
- n) 1. Juni. Oberlausitzer Eisenbahn (Kohlfurt-Falkenberg), Fahrzeit 3 St. 45 M., Länge?
- o) 1. Juni. Sterkrade - Wanne (Emscherthalbahn, zur Köln-Mindener gehörig) 23,9 Kilom.
- p) 1. Juni. Dahlhausen - Üeberruhr (Verbindung zwischen der mittlern und untern Ruhrthalbahn) 6,181 Kilom.
- q) 1. Juni. Rothenburg - Reppen (Breslau-Schweidnitz-Freiburger-Eisenb.) 44 Kilom.
- r) 1. Juni. Bremen - Harburg (Veulo-Hamburgerbahn) 102,8 Kilom.
- s) 1. Juni. Sagehorn (Station der Strecke Bremen-Harburg) - Kirchweyhe (Station der Strecke Bremen-Osnabrück) 17,2 Kilom. Verbindungsbahn ohne Personenverkehr.
- t) 1. Juni. Zehlendorf (Station der Linie Berlin-Potsdam) über Schlachtensee nach Neu-Babelsberg [Wannenseebahn] (Berlin-Potsdam-Magdeburger-Eisenb.-Gesellschaft) 11,1 Kilom.

Zusammen ca. 663 Kilometer (wobei die Strecke ad n zu 100 Kilom. angenommen wurde).

\* \* \*

**Neue Bahnen.** Oesterreich-Ungarn. Im ersten Semester dieses Jahres sind eröffnet worden:

- a) 1. Januar. Lissa - Aussig (Oesterreich. Nordwestbahn) 93,418 Kilom.
- b) 14. Januar. König'sgrätz - Wichstadt - Lichtenau (Oesterr. Nordwestbahn) 83,14 Kilom. und Lichtenau-Grulich (mähr. Grenzbahn, von der Nordwestbahn betrieben) 4,70 Kilom.
- c) 15. Januar. Tót Megyer-Surany (Secundär-Bahn der Oesterr. Staatsbahn-Gesellschaft) 7,88 Kilom.
- d) 1. Februar. Ratzersdorf - Weinern [Wagthalbahn] provisor. für Transitverkehr).
- e) 23. Febr. Die neue Donaulinie Wien-Floridsdorf (Kaiser-Ferdinands-Nordbahn) 2,58 Kilom.
- f) 7. März. Nussdorf - Kahlenberg (Zahnradbahn) 9,558 Kilom.
- g) 1. April. Bilin - Dux (Pilsen-Priesener-Bahn) ? Kilom.
- h) 1. Mai. Banrewe-Rosenau (Theilstrecke der Linie Banrewe-Dobschan der k. ung. Staatsbahnen) 45,6 Kilom.
- i) 7. Mai. Meidling - Pottendorf. 34,137 Kilom.
- k) 6. Juni. Bielathalbahn (Türnitz auf der Aussig-Teplitzer Bahn bis Bilin auf der Prag-Duxer- und der Pilsen-Priesener Bahn) 26,762 Kilom. Zur Aussig-Teplitzer Bahn gehörig.
- l) 8. Juni. Budweis - Wessely (Kaiser-Franz-Josefs-Bahn) ca. 28 Kilom.

Zusammen ca. 330 Kilom.

\* \* \*

**Arth-Rigi-Bahn.** Der bestehende Holzschnitt zeigt den Gang der Basler Börsencurse der Arth-Rigi-Bahn, der Centralbahn und der Rigiabahn, und zwar sind diese Curven in der Art construirt, dass, wo ein Bezahlt-Curs aufgeführt war, dieser Curs aufgenommen wurde; wo ein solcher fehlte, das Mittel zwischen Brief und Geld als Tagescurs betrachtet wurde, und wo nur ein Brief- oder ein Geldcurs gegeben war, dieser Curs um einen den durchschnittlichen halben Differenzen zwischen Brief und Geld des betreffenden Papiers entsprechenden Betrag vermindert oder erhöht wurde, um den Tagescurs zu bilden.

Diese Curven zeigen gemeinsam ein Sinken von Mitte Februar ab bis Mitte Mai. Während aber hier Centralbahn und Rigiabahn wieder zu steigen anfangen, letztere sogar sich zu Curven erhebt, wie sie dies Jahr noch nicht dagewesen waren, zeigt sich in den Actien der Arth-Rigi-Bahn ein sehr auffallender plötzlicher Rückgang, der in den letzten Maitagen seine unterste Grenze erreichte, um sich dann wieder rasch zu heben, freilich bis jetzt nicht mehr auf die Höhe der Vor-Mai-Tage. Zürich notirte am 29. Mai sogar 400 Geld und 425 bezahlt.

Man musste sich unwillkürlich fragen, ob diesem Rückgang irgend ein ungünstiges Ereigniss im Bau der Bahn zu Grunde liege, ob vielleicht die langen Mairegen, ähnlich wie auf der Strecke Herisau-Winkeln, Abrutschungen verursacht haben und dadurch eine grosse Ueberschreitung der Bauzeit und Baukosten in Aussicht gestellt worden sei. Wir erkundigten uns darüber bei Interessirten und Nicht-Interessirten und vernahmen, dass man von derartigen ungünstigen Vorfällen nichts wisse; es scheint somit dieser Rückgang ähnlich wie schon andere vorgekommene Salti mortali in den Curs-Curven auf ganz ordinäre Börsenjobberkunststückchen zurückgeführt werden zu müssen.

Wir verdanken aber unsern Nachforschungen verschiedene Mittheilungen über die Arth-Rigi-Bahn, welche wir unsern Lesern nicht vorenthalten wollen, da dieselben unseres Wissens bisher noch nicht an die Oeffentlichkeit gelangt sind.

Erstens entnehmen wir einem Berichte des Oberingenieurs dieser Bahn, Herrn Simonetti, dass der Bau rasch vorwärts schreitet, dass im ersten Baujahre die Arbeiten mehr als zur Hälfte vorgeschritten und eine Vollendung der Bahn auf die Saison 1875 bestimmt erwartet werden darf. Wir vernahmen ferner, dass Herr Simonetti scharfe Controlle übe und die Bauleitung, Herr Ingenieur Hans Müller, mit tüchtigen Fachkenntnissen eine unerschütterliche Energie verbinde.

In zweiter Linie werden uns über die wahrscheinliche Rentabilität folgende Mittheilungen gemacht.

Das Anlagecapital von Fr. 6,200,000 besteht in Fr. 2,000,000 50/0 Obligationen ersten Ranges und Fr. 4,200,000 in Actien à 500 Fr.; dasselbe wurde von der Bank in Winterthur Namens eines Consortiums fest übernommen und findet seine Verwendung in folgender Weise:

- 1) für den Bau à forfait der Linie Arth-Rigistaffel gemäss Vertrag mit den Herren Riggenbach und Zehokke, später Namens der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen in Basel Fr. 4,200,000
  - 2) für Ankauf der Linie Staffelhöhe-Kulm, welche theilweise mit Gesellschaftsactien bezahlt wurde „ 1,500,000
  - 3) für Verzinsung des Baukapitals während der Bauzeit, Commissionsgebühren für die feste Uebernahme des Anlagecapitals, Verwaltungs- und Aufsichtskosten . . . . . 500,000
- Fr. 6,200,000

Da nun die Länge Arth-Kulm gleich 11 Kilometer, wozu für ein zweites Geleise Staffelhöhe-Kulm noch 2 Kilometer kommen, so stellt sich die kilometrische Ausgabe auf nicht ganz 500,000 Fr. Zur Vergleichung bemerken wir, dass die Strecke Vitznau-Staffelhöhe von 5 Kilometer Länge laut letztem Berichte 2,200,000 Fr. oder per Kilometer 440,000 Fr. gekostet hat.

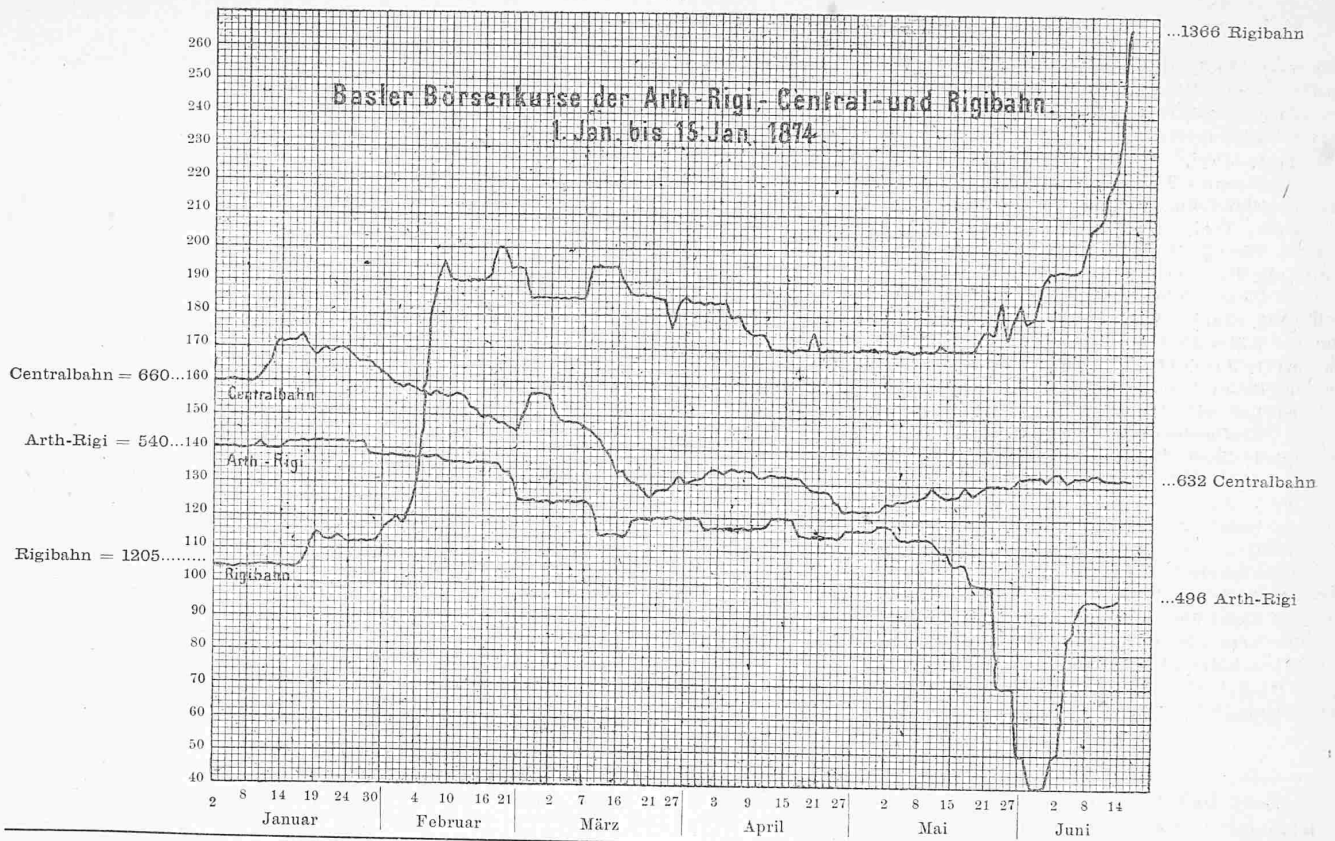
Für Arth-Rigi ist durch die Concession eine Taxe von 11 Fr., für Staffelhöhe-Kulm von 2 Fr. bewilligt.

Die Zahl der Reisenden, welche die Rigiabahn benutzten, betrug 1871: 60,000, 1872: 87,000, 1873: 96,000. Eine gleiche Steigerung für die folgenden Jahre bis zur Eröffnung der Arth-Rigiabahn vorausgesetzt, würde sich die Frequenz dannzumal auf rund 120,000 stellen. Diese Zahl wird kaum als zu hoch angesetzt erscheinen können, da nach allen bisherigen Erfahrungen eine Vermehrung der Verkehrsmittel eine Vermehrung der Gesamtfrequenz zur Folge hat. Ebenso wird man wol annehmen dürfen, dass der Verkehr sich auf beide Linien gleichmässig vertheilen wird. Wenn auch die Arth-Rigi-Linie nicht eine so gewaltige weite Aussicht bietet wie die Vitznauer-Linie, auf welcher das weite Panorama des Rigi sich nach und nach aufrollt, so bietet sie dagegen einen recht lieblichen Ausblick auf das freundliche Thälchen des Lowerzer See's; sie durchzieht ein landschaftlich hübsches Thal mit prächtigen Wäldern, Wasserfällen und Wildbächen und stellenweise wilden Schluchten und hat vor der Vitznauer Linie den grossen Vorzug, dass das eigentliche Rigi-Panorama bei der Ankunft auf Staffel sich mit einem Male erschliesst; diese Ueberraschung, welche einen Hauptreiz jedes derartigen Aussichtspunktes ausmacht, hat ja früher dem Arther Weg immer den Vorzug gesichert und darf man wol annehmen, dass in Zukunft die Arther Linie wieder vorzugsweise zur Bergfahrt, die Vitznauer zur Thalfahrt benutzt werden wird.

Unser Gewährsmann glaubt die Zahl der Bergfahrenden zu 32,000, die der Thalfahrer zu 28,000 ansetzen zu sollen.

Es scheint noch nicht ganz ausgemacht, welche Taxen festgesetzt werden wollen; man scheint noch unentschieden, ob man die durch die Concession gewährte Facultät ausnützen und die Bergtaxe bis Staffel zu 10 Fr., die Thaltaxe zu 5 Fr. ansetzen, oder ob man in Rücksicht auf die Concurrenz der Vitznauer Linie gemässigte Taxen (6 Fr. und 3 Fr.) verlangen wolle.

Um sicher zu gehen, führen wir die Rechnung nach beiden



Voraussetzungen durch und stützen uns dabei auf die Zahlen unseres Gewährsmannes, ohne dafür Garantie übernehmen zu wollen.

Nach der ersten Voraussetzung betragen die Einnahmen für Arth-Staffel:

Passagiere bergwärts 32,000 à Fr. 10	Fr. 320,000
" thalwärts 28,000 à Fr. 5	" 140,000
Gepäck	" 7,000
Waaren 43,000 Ctr. à Fr. 1. 50	" 64,500
Diverses, Ladegebühren, Pachtzinse etc.	" 5,000
	<u>Fr. 536,500</u>

wobei wir zur Vergleichung anführen, dass die Linie Vitznau-Rigi im Jahre 1873 für Gepäck Fr. 10,300, für Waaren Fr. 76,775 einnahm und die Einnahmen aus Verschiedenem sich mit Fr. 6752 bezifferten.

Das Stück Staffelhöhe-Kulm wird von der Gesellschaft der Rigibahn betrieben; der bezügliche Pachtvertrag ist uns nicht mitgeteilt worden; es scheint, nach der Rechnung unsers Gewährsmannes zu schliessen, dass für diejenigen Passagiere, welche von Vitznau kommend jenes Stück befahren, die Rigibahn-Gesellschaft der Arth-Rigi-Gesellschaft 50% der Bruttoeinnahme ohne Weiteres abzutreten hat, während von den von Arth kommenden Passagieren für die Strecke Staffel-Kulm der Arth-Rigi-Gesellschaft nur 50% der Nettoeinnahmen zukommen.

Hienach wäre die Rechnung folgendermaassen zu führen:

Einnahmen Arth-Staffel	Fr. 536,500
von der Linie Staffel-Kulm 32,000 bergwärts à Fr. 1	- 32,000
" " " " 28,000 thalwärts à 50 Ct.	- 14,000
	<u>Fr. 582,500</u>
Davon ab Betriebskosten 30%	- 174,750
	<u>Fr. 407,750</u>

Dazu von Staffel-Kulm laut Betriebsvertrag 50%

32,000 bergwärts 32,000 à Fr. 1	Fr. 32,000
28,000 thalwärts 28,000 à 50 Ct.	- 14,000
Güter und Gepäck	- 10,000 - 56,000
	<u>Total-Ertrag Netto Fr. 463,750</u>

Wir führen vergleichsweise an, dass die Betriebsausgaben der Rigibahn betragen 1871: 31,4%, 1872: 22,7%, 1873: 34% der Gesamt-Einnahme, so dass die Annahme von 30% für die Arth-Rigi-Bahn als ein billiger Ansatz erscheint.

Von dem Total-Ertrag kommen in Abzug:

an Zinsen von 2,000,000 Fr. in 5% Obligationen	Fr. 100,000
an Reservefond	- 20,000
	<u>Fr. 120,000</u>

so dass für die Actien noch Fr. 343,750 bleiben, was bei einem Actien-capital von Fr. 4,200,000 eine Verzinsung von über 8% ergibt.

Nach der zweiten Supposition d. h. die Taxen für Arth-Staffelhöhe zu Fr. 6 für die Bergfahrt und Fr. 3 für die Thalfahrt angenommen (also die gleiche Taxe wie bei der Linie Vitznau-Rigi), kommt:

Arth-Staffel.

Passagiere bergwärts 32,000 à Fr. 6	Fr. 192,000
" thalwärts 28,000 à Fr. 3	- 84,000
Gepäck	- 7,000
Waaren 43,000 Ctr. à Fr. 1. 10	- 47,300
Verschiedenes	- 5,000
	<u>Fr. 335,300</u>

Staffel-Kulm.

Bergwärts 32,000 à Fr. 1	Fr. 32,000
Thalwärts 28,000 à 50 Cts.	- 14,000 - 46,000
	<u>Fr. 381,300</u>
Ab Betriebskosten 30%	- 114,390
	<u>Fr. 266,910</u>

Dazu:

Staffel-Kulm (50% lt. Vertrag).	
Bergwärts 32,000 à Fr. 1	Fr. 32,000
Thalwärts 28,000 à 50 Cts.	- 14,000
Gepäck, Waaren etc.	- 10,000 - 56,000
	<u>Fr. 322,910</u>
Ab Obligationen-Zins	Fr. 100,000
Reserve	- 20,000 - 120,000
	<u>Fr. 202,910</u>

was immer noch einen Zins von 4,8% auf Fr. 4,200,000 Actien-capital ergibt.

An diese Rechnungen schliesst unser Gewährsmann noch folgende Betrachtungen, mit denen man im Ganzen wol einverstanden sein kann, an.

Obige Aufstellungen sind auf der Grundlage gemacht, dass die Linie Staffelhöhe-Kulm von der Vitznau-Rigibahn betrieben werde, gemäss dem unter zwingenden Verhältnissen abgeschlossenen Betriebsvertrage. Dieser Vertrag geht zu Ende mit Eröffnung der Gotthardlinien Zürich-Zug-Oberarth und Luzern-Immensee-Oberarth, welche Eröffnung in fünf bis sechs Jahren zu erwarten steht. Bis dahin wird die Rendite des Unternehmens wahrscheinlich eine mässige bleiben. Wenn aber einmal der oneröse Vertrag mit der Vitznau-Rigibahn zu Ende geht, wenn die beiden Gotthardbahnliesen Zürich-Zug-Oberarth einerseits und Luzern-

Immensee-Oberarth, in welche in Immensee noch die aargauische Südbahn einmündet, andererseits, im Bahnhof Oberarth sich an die Arth-Kulmlinie anschliessen und so eine directe Schienenverbindung einerseits von Deutschland und der Ostschweiz über Zürich, andererseits von Frankreich über Basel bis auf die Höhe des Rigi hergestellt ist, dann wird die Blüthezeit des Unternehmens beginnen.

Den Fall angenommen, dass die Arth-Rigibahn ihre volle Taxe bezieht und sich damit auf 3-4 Fr. höher stellt als Vitznau-Kulm, so wird sie nach der Ansicht unseres Gewährsmannes doch wol im Stande sein, der Rigibahn Concurrenz zu halten, da die Differenz hauptsächlich für die von Zürich her kommenden Reisenden durch den Wegfall der Eisenbahntaxe Zug-Luzern und die niedrigere Taxe der Dampfschiffe auf dem Zugersee, gegenüber derjenigen auf dem Vierwaldstättersee, sich annähernd compensirt.

Ebenso soll es möglich sein, trotz des bedeutend längern Tracé, die gleiche Fahrzeit, welche von Vitznau nach Kulm nöthig ist, von Arth nach Kulm nahezu innezuhalten, da hier die viel günstigeren Gefällsverhältnisse (20% im Maximum, 14% im Durchschnitt) bei einer etwas schnelleren Fahrt es zugleich ermöglichen, mit den hier anzuwendenden Locomotiven grössere Lasten zu befördern.

Eine Vermehrung des Actiencapitals kann nur in bescheidenem Maasse nöthig werden, so z. B. durch das projectirte zweite Geleise von Staffel nach Kulm und verbesserte Construction der Locomotiven (?). Einer erheblichen Vermehrung müsste eine über Erwarten starke Frequenz vorausgehen, die grösseres Betriebsmaterial und weitere Doppelgeleise erfordern würde, für welchen Fall die Rendite schon zum Voraus sich günstig gestalten würde.

\* \* \*

Recettes.	Kilometres.	Période.	Recettes totales.			Recettes par kilomètre		
			1874.	1873.	Différence.	1874.	1873.	Diffé.
Jura - Berne:								
1re Section 1)	86	1-31 Mai	137,000	135,317	+ 1,683	1,593	1,573	+ 20
		depuis 1 Janv.	624,237	615,470	+ 8,767	7,258	7,156	+ 102
IIe Section 2)	53	1-31 Mai	82,500	—	—	1,557	—	—
Suisse Occidentale	332	11-20 Juin	331,000	328,000	+ 3,000	997	988	+ 9
		depuis 1 Janv.	5,022,293	4,898,971	+ 123,322	15,127	14,756	+ 371

1) Langnau-Berne-Bienne-Neuveville; 2) Bienne-Chauxdefonds-Sonceboz-Tavannes.

### Personelles.

Anmerkung. Unter diesem Titel gedenken wir nach und nach ein Verzeichnis sämtlicher Behörden und Beamten von schweizerischen Eisenbahnen zu bringen, und durch beständige Nachführung aller Entlassungen und Ernennungen dieses Verzeichnisses à jour zu halten. Wir ersuchen um gefällige Mittheilung der bezüglichen Daten.

#### JURA BERNOIS.

Adresse. Für den Bau: Direction des chemins de fer du Jura-Bernois, Bienne. — Für den Betrieb: Betriebsdirection der Berner-Jura-Bahn, Bern.

a. Verwaltungsrath.  
 E. Francillon, Kfm., St. Imier, Präsident.  
 A. Klaye, Nat.-Rath, Montier, Vicepr.  
 Weber †, Direct. d. Gotthardb., Luzern.  
 P. Jolissaint †, Nationalrath, Biel.  
 Hartmann †, Regierungsrath, Bern.  
 J. Stämpfli †, Nationalrath, Bern  
 A. Bucher †, Nationalrath, Burgdorf.  
 G. Guillaume, Regierungsrath, Neuenburg, Repräsentant d. Kt. Neuenburg.  
 Halter, Reg.-Rath, Basel, Stellvertreter von Basel-Stadt.  
 Dr. Martin, Liestal, Vertr. v. Baselland.  
 Vogt, Reg.-Rath, Solothurn, Vertreter von Solothurn.  
 Sainte - Claire - Deville\*, Mitglied des Institutes, Paris.  
 Joyant\*, Ingen. d. franz. Ostbahn, Paris.  
 Ed. Marti, Nationalrath, Biel.  
 J. Sessler, Kaufmann, Biel.  
 A. Girard, eidg. Oberst, Renan.  
 L. Liengme, a. Maire, Cormoret.  
 N. Kaiser, Nationalrath, Grellingen.  
 A. Gobat, Advocat, Delémont.  
 A. Fattet, Kaufmann, Porrentruy.  
 H. Pualet, Nationalrath, Porrentruy.  
 Frossard, Regierungsrath, Bern.  
 Hennemann, Deputirter, Boécourt.  
 Ab. Boivin, Agent de droit, Montier.  
 R. Falkner, Oberstlieutenant, Basel.  
 F.L. Aebi, Kfm., Bern, f. d. Kantonalbank.  
 J. Grandjean, Chaux-deFonds, für die Eidgen. Bank.  
 Ehinger de Speyr, Banquier, Basel, für den Bankverein.  
 Köchlin-Geigy, Ständerath, Basel, für die Basler Handelsbank.

Arn, Grossrathsmittglied, Aarberg, für die Gemeinden d. Bezirkes Aarberg.  
 b. Comité:  
 E. Marti, Präsident, Directionsmitglied der Jura-Bern-Bahn.  
 P. Jolissaint, Directionsmitglied, der Jura-Bern-Bahn.  
 J. Grandjean, Directionsmitglied der Jura-Bern-Bahn.  
 Hartmann †, Regierungsrath, Bern.  
 Steiner †, Bern.  
 Joost †, Bern.  
 Meyer, Director d. Bern-Luzern-Bahn.  
 E. Ducommun, Generalsecretär der Jura - Bern - Bahn.  
 c. Direction:  
 E. Marti, Präsident. (Baudepartement).  
 P. Jolissaint, Vicepräsident (Reclamations, Expropriationen).  
 J. Grandjean (Betrieb und Finanzen).  
 Ls. Dattier, Directionssecretär.  
 d. Diensttheilung und Beamte:  
 Der Dienst zerfällt in drei unmittelbar unter der Direction stehende Unterabtheilungen, nämlich:  
 I. Division: Centralverwaltung.  
 II. " Bahnbetrieb.  
 III. " Technischer Dienst.  
 I. Division: Centralverwaltung.  
 Dieser Dienstzweig steht unmittelbar unter der Direction und begreift in sich: Das Secretariat: Louis Dattier, Directionssecretär.  
 Die allgemeine Comptabilität.  
 Die Central-Kasse des Betriebs.  
 Die Archive.

Chef der Comptabilität: Célestin Girod, Biel.  
 Kassier: Gottlieb Bracher, Biel.  
 Chef der Baumaterialverwaltung: Wagner, Biel.  
 II. Division: Betrieb.  
 Schoch, Betriebsdirector, beauftragt mit dem commerciellen Dienste, den Tarif- und Verkehrsverhältnissen, Cursdienst, Fahrtenplan etc., Expeditionsdienst, dem Stationsdienste und dessen Rechnungswesen und dem Telegraphendienst. Unter seinen directen Befehlen stehen:  
 Controle und Statistik: Leu, als Dienst-Chef.  
 Stationsrechnungswesen: Weibel, Stellvertreter.  
 Die Inspection:  
 1. Linie Langnau - Bern - Biel - Neuenstadt:  
 Inspector: Leuzinger, beauftragt überdies mit der Controle des Rollmaterials  
 Adjunct: Zweiacker, Vorstand des Reclamationsbureau.  
 2. Linie Biel - Sonceboz - Tavannes - Chaux-de-Fonds:

Inspector: Sandoz, Vertreter der Jura-Bern-Bahn, in Chaux-de-Fonds.  
 Stellvertreter: Stauffer.  
 Der Telegraphendienst:  
 Inspector: Frey.  
 III. Division: Technischer Dienst.  
 Oberingenieur: Bridel. Unter seinen unmittelbaren Befehlen stehen:  
 Der Bahnaufsichts- und Unterhaltungsdienst:  
 1. Linie Langnau - Bern - Biel - Neuenstadt:  
 Ingenieur: Müller.  
 2. Linie Biel - Sonceboz - Tavannes - Chaux-de-Fonds:  
 Ingenieur: Grapinet.  
 Der Fahrdienst, Werkstätten, Depots:  
 Dienstvorstand: Weyermann.  
 Adjuncten des Oberingenieurs:  
 E. Froté, eidg. Oberstlieutenant, Biel.  
 J. Dumur, Biel.  
 Sectionsingenieure:  
 Drouot, Delémont.  
 Gremly, Aarberg.  
 Die Materialverwaltung ist dem II. Departement der Jura-Bern-Bahn (Director Jolissaint) zugetheilt und sorgt für die Bedürfnisse des Baues wie des Betriebes.

NB. Die mit † bezeichneten Namen sind die Repräsentanten des Kantons Bern, die mit \* bezeichneten diejenigen der französischen Ostbahn.

\* \* \*

### Einzahlungen.

Winterthur-Singen-Kreuzlingen. 15. August. Fünfte und letzte von 125 Fr. per neue Actie.

Rorschach-Heiden. 10. September. Zweite mit 100 Fr. per Actie ersten und zweiten Ranges.

### Generalversammlungen.

Emmenthalbahn. 19. Juli, 2 Uhr, Burgdorf.

\* \* \*

**Aus den Cursberichten.** Die steigende Tendenz, welche die in unserer letzten Nummer berührten Cursberichte andeuteten, hat sich gehalten, und, wenn auch immer noch von einem lebhaften Umsatz keine Rede war, haben doch die meisten Eisenbahnactien am Schlusse dieser vierzehntägigen Periode mehr oder weniger höhere Curse notirt als am Anfang. Arth-Rigi ist auf pari geblieben, Centralbahn alt fest auf 602 $\frac{1}{2}$  G., neue sind bis 563 $\frac{3}{4}$  G. gestiegen. Gotthard und Uetliberg in den letzten Tagen beträchtlich gestiegen: ersterer zu 510, letzterer zu 507 $\frac{1}{2}$  gesucht. Rigibahn nach einer kleinen Schwankung nach unten wieder gestiegen, zu 1435 gesucht, 1420 ausbezahlt. Regina montium nähert sich rasch ihrem Pari-Curs. Die Suisse Occidentale schwanken zwischen engen Grenzen; die Privilegiée hat ziemlich gewonnen und ist zu 517 bis 522 bezahlt worden. Die Vereinigten Schweizer-Bahnen stehen nach Bezahlung des Coupons schon wieder so hoch wie vorher.

Vom 6. bis 10. Juli ist die **Subscription** auf 4000 Stück Actien ersten Ranges im Betrage von 2 Millionen Franken der „Eisenbahn-Gesellschaft Lausanne-Ouchy und Wasserversorgung von Lausanne“ eröffnet. Das ganze Unternehmen wird 5,000,000 Franken kosten, welche aufgebracht werden durch

5000 Actien ersten Ranges à Fr. 500	Fr. 2,500,000
Subvention des Cantons Waadt in Actien zweiten Ranges	" 100,000
Ausgabe von Obligationen	" 2,400,000
	Fr. 5,000,000.

Davon haben sich die Mitglieder des Verwaltungsrathes 1000 Actien ersten Ranges reservirt. Die wahrscheinliche Rendite wird im Prospecte zu über 7 $\frac{1}{2}$ % ausgesetzt.

Zahl der Actien	Pari Curs	Einbez.	Actien	Zinstermin	Rendite		Course 22. Juni—4. Juli.
					1872	1873	
					0/0	0/0	
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	—	5*	500G.
800	500	500	Bödelibahn . . . . .	?	—	5	500B.
75,235	500	500	Centralbahn, alte . . .	15. Apr. 31. Aug. dto.	9	9	602 $\frac{1}{2}$ G. fest.
24,765	500	200	" neue . . . . .		—	—	558 $\frac{3}{4}$ G.—563 $\frac{3}{4}$ G.
68,000	500	200	Gotthardbahn . . . . .	30. Juni u. Dez. März	6*	6*	502 $\frac{1}{2}$ G.—507 $\frac{1}{2}$ G. e.C.
25,000	500	100	Internat. Bergbahnen		—	6,25	550B.—540B.
57,416	500	500	Nordostbahn, alte . . .	30. Juni u. Dez.	8	8	585G.—588 $\frac{3}{4}$ G. e.C.
18,584	500	300	" neue . . . . .	30. Juni u. Dez.	—	—	577 $\frac{1}{2}$ G.
2,500	500	500	Rigibahn . . . . .	15. Dezbr.	15	17	1380G.—1420G.
6,000	500	500	Regina montium . . .	30. März	—	5	462 $\frac{1}{2}$ G.—482 $\frac{1}{2}$ G.
142,000	500	500	Suisse Occidentale . .	Juli	1,00	1,00	145G.—142G.
28,000	500	200	" privilegiées	Jan. Juli	—	—	513G.—522G.
2,000	500	500	Uetlibergbahn . . . .	15. Mai	—	5*	482 $\frac{1}{2}$ G.—500G.
45,000	500	500	V. Sch.-Bahnen, Stam. Prioritäts.	1. Jan. 1. Juli	—	—	—
			"	1. Jan. 1. Juli	4,35	2	232 $\frac{1}{2}$ G.—245G. e.C.
			Locom.- u. Maschin-Fabrik Winterthur.	1. Novbr.	—	0	350G.; 400B.
			Schw. Indust.-Gesellschaft Neuhausen . .	1. Octbr.	10	12	585G.
?	500	500	Wagg.-Fabr. Friburg.	April	—	0	490B.
3,000	500	500	Eisenbahmat.-Fabr. Bern . . . . .	1. April	5	0	325G. 400B.

\*) Bauzinsen.

\* \* \*