

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 5

Artikel: Arth-Rigi-Bahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1957>

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: 14.01.2026

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

wirkens der Signal- und Weichen-Hebel; 7) Sicherheitsweichen für Verbindung von Güter- oder Nebengeleisen mit Personenlinien; 8) vermehrter Gebrauch des Telegraphs mit Blocksystem, um Raumintervalle statt illusorischer Zeitintervalle zwischen den Zügen zu sichern; 9) hinlängliche Seitengeleise zur Sammlung, Vertheilung und Ausführung des Güterverkehrs, so dass Güterzüge unabhängig rangirt und zusammengestellt und ausserhalb des Weges der Personenzüge gehalten werden können und nicht den Verkehr der Hauptlinien verhindern und gefährden; 10) continuirliche Bremsen, welche Maschinenführer und Wächter je nach Erforderniss in Wirkung setzen können.

* * *

Italien. Betriebsergebnisse seit Neujahr 1874 per Kilometer:

	1874	1873	Diff.
Staatsbahnen	L. 4893	L. 4882	+ 11
Meridionali	6247	6204	+ 43
Romane	6630	6583	+ 47
Alta Italia	11456	11353	+ 103
Sarde	2395	2013	+ 382
Torino-Ciriè	5884	5977	— 93
Torino-Rivoli	3303	3082	+ 221
	L. 8060	L. 7976	+ 84.

An Neuen Linien wurden seit Neujahr 1874 eröffnet:

Orvieto-Orte	43 Kilom.	} Romane.
Pisa-Colle Salvetti	15 ..	
	58 Kilom.	

* * *

Prag, am 24. Juli. (Corresp.) Oesterr. Staatsbahn. Salzkammergut-Bahn. Elisabeth-Westbahn. Die Mährisch-Schlesische Centralbahn. Die Prag-Duxer Bahn. Die Pilsen-Priesener Bahn. Die Buschtehrader Eisenbahn. Die Linie Temeswar-Orsowa ist der österr. Staatseisenbahn-Gesellschaft nunmehr definitiv zugesprochen worden. Für sie hat diese Linie eine sehr grosse Bedeutung, denn durch sie wird die kürzeste Verbindung zwischen Galatz und Stettin geschaffen. Die Kosten für den Bau der Linie Temeswar-Orsowa wird die Staatsbahn durch eine neue Emission von Prioritäten beschaffen. Diese Emission soll nicht vor dem Monate November stattfinden.

Die Salzkammergutbahn ist von der Rudolfsbahn erworben worden. Diese letztere hat ihren Geldbedarf zum Ausbau der neu erworbenen Bahn durch ein Vorschussgeschäft gedeckt, welches sie mit einem Consortium, an dessen Spitze die Anglobank steht, abgeschlossen hat, und will die Titres erst dann auf den Markt bringen, wenn die Salzkammergutbahn zum grössten Theile ausgebaut sein wird.

Die Elisabeth-Westbahn ist in Unterhandlungen mit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Absicht auf den Concurrentverkehr auf der Wien-Passauer Route. Es soll eben ein Cartell für diesen Verkehr geschaffen werden, wornach die beiderseitigen Einnahmen nach einem erst zu ermittelnden Schlüssel getheilt werden sollen.

Die Regierung ist bemüht, auf die Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu wirken, damit sie die mähr.-schlesische Centralbahn — die nothleidendste unter den ungarantirten Bahnen Oesterreichs — in Betriebspacht nimmt. Man hofft, die Intervention der Regierung werde Erfolg haben. Für die Actionäre ist doch jede Hoffnung, je zu einer Rente zu kommen, verloren.

Der Seitens der Regierung aufgestellte Vertreter der Prioritäten-Besitzer der Prag-Duxer Bahn begab sich nach Wien, um dort bei der Regierung eine Subvention für den Ausbau des Unternehmens zu erlangen. Sollte ihm diess nicht gelingen, so soll eine Versammlung der Prioritätenbesitzer in Dresden einberufen werden, welche sich mit der Frage zu beschäftigen haben wird, ob es nicht im Vortheile dieser Titresbesitzer liegt, den Concurs des Unternehmens herbeizuführen. Wohl oft hängt von der leitenden Person eines Unternehmens das ganze Schicksal derselben ab. Man ist sich in allen Kreisen einig, dass der gegenwärtige Director der Prag-Duxer Bahn die Fähigkeit, das Unternehmen in das wahre Geleise zu bringen, entschieden nicht besitzt. Dennoch hält man ihn und lässt dabei das Unternehmen zu Grunde gehen.

Die Pilsen-Priesener Bahn leidet sehr an Verkehr und also auch an Einnahmen, und man gibt bereits trotz des Ausbaues der Linie an die bayerische Gränze die Hoffnung auf, dass es bei diesem Unternehmen je besser wird. Ein Glück, dass sich die noch nicht begebenen Actien in wenigen, aber sehr reichen

Händen befinden, die der unausweichliche Verlust nicht zu Grunde richten wird.

Die Agitationen gegen die Verwaltung der Buschtehrader Bahn reflectiren täglich in weitere Kreise. Die Hartnäckigkeit dieser Verwaltung, der man nahe gelegt hat, durch Rücktritt jenen Agitationen die Spitze abubrechen, dürfte sie in sehr unangenehme Collisionen bringen. Die „Neue Freie Presse“ spricht bereits von unlauteren Vorgängen der Verwaltung, die der B. Linie Betriebsspesen aufgehalst haben soll, welche rechtmässig der A. Linie zur Last geschrieben werden sollten. Ein Berliner Blatt behauptet sogar, es seien im Geschäftsjahre 1871 circa 80,000 fl. Zugförderungskosten vom betreffenden Conto auf irgend ein anderes, wahrscheinlich Baukonto übertragen worden, um so das Nettoerträgniss soweit steigern zu können, dass eine 18/oige Dividende vertheilt werden konnte.

Jedenfalls ist die Verwaltung nicht sündenfrei, denn sonst würde sie sich wohl die scharfen Recriminationen der „Presse“ nicht gefallen lassen.

Die letzte Strecke der Elbethalbahn, Aussig-Tetschen, soll Anfangs October dem Verkehre übergeben werden. Damit wird für den Verkehr zwischen Wien und den Nordseehäfen die sechste Concurrentlinie offen werden. Wohin soll diess führen? Um den Verkehr Triest-Leipzig streiten sich schon heute nicht weniger als 13 Linien, und in neuester Zeit ist die Rudolfsbahn als vierzehnter Concurrent aufgetreten!

Die Course der Eisenbahnactien wollen sich noch immer nicht bessern, und die diessfälligen, auf die Ernte, die nun im vollen Gange ist, gebauten Hoffnungen scheinen sich nicht erfüllen zu wollen.

* * *

Arth-Rigi-Bahn. Ausserordentliche Generalversammlung vom 21 Juli 1874. (Mitgetheilt.) An derselben waren etwas über 3000 Actien vertreten. Der Verwaltungsrath erstattete folgenden Bericht über den Stand und Fortgang des Unternehmens:

Tit.!

Der Verwaltungsrath der Arth-Rigibahn beehrt sich, Ihnen anlässlich der auf den 21. Juli ausserordentlich einberufenen General-Versammlung, in Kürze über den derzeitigen Stand und den Fortgang des Unternehmens Bericht zu erstatten.

I. Constituirung.

Gemäss Vertrag vom 1. Februar 1873 zwischen den Concessionären der Arth-Rigibahn und der Tit. Bank in Winterthur wurde die Finanzierung des Unternehmens von Letzterer für sich und Namens eines Consortiums fest übernommen, nachdem vorher der Ankauf der bereits fertig erstellten Linie Staffelhöhe-Culm von der alten Arth-Rigibahn-Gesellschaft an die neue bewerkstelligt und ein à forfait Bauvertrag mit der Linie Arth-Rigistaffel in Unter- und Hochbau und Betriebsmaterial mit den Herren Riggenbach und Zschokke, später der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen, abgeschlossen und das Anlagecapital ausgemittelt worden war.

Das Capital, dessen Beschaffung, um sicher zu gehen, einem Consortium à forfait übertragen wurde, bezieht sich auf Fr. 6,200,000 und besteht in 2 Millionen 5/o Obligationen von je Fr. 500 ersten Ranges und nach 10 Jahren rückzahlbar und Fr. 4,200,000 in Actien à Fr. 500.

Den 25. Februar gl. Jahres fand die Constituirung des Verwaltungsrathes und die Feststellung der Statuten statt.

Die Verwendung des Anlagecapitals wurde in folgender Weise vorgesehen: Fr. 4,200,000 für fertige Erstellung der Linie Arth-Rigistaffel gemäss Vertrag mit der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen.

„ 1,500,000 für den Ankauf der Linie Staffelhöhe-Culm.

„ 500,000 für Verzinsung des Baucapitals während der Bauzeit, Bank-Commission für à forfait Uebernahme des Actien- und Obligationencapitals, Verwaltungskosten etc.

Der Bau der Linie Arth-Staffel wurde im Juni 1873 in Angriff genommen und soll laut Vertrag bis 1. Juni 1875 betriebsfähig hergestellt sein und dem Verkehre übergeben werden können. Zur Stunde ist der Fortgang der Arbeiten ein befriedigender, wenn auch im Juni die Arbeiten nicht normal vorgerückt sind, was theils der schlechten Witterung, theils vielleicht auch der Abwesenheit des Hrn. Obergeringieur Simonett zugeschrieben werden mag, der wegen Militärdienst der Bauaufsicht für drei Wochen entzogen war. Nichtsdestoweniger darf an der Vollendung der Bahn auf den festgesetzten Termin nicht gezweifelt werden, höhere Gewalten vorbehalten. Wir verweisen des Näheren auf den technischen Theil unserer Berichterstattung.

Die Linie Staffelhöhe-Culm wurde den 23. Juni 1873 officiell eröffnet bei Anwesenheit der HH. Bundesräthe Ceresole und Schenk und des technischen Inspectors des Eisenbahndepartement Hrn. Blotnitzky und hierauf der Betrieb mit Schreiben des h. Bundesrathes vom 26. Juni 1873 bewilligt, worauf der Betriebsvertrag mit der Luzerner Rigibahn, noch von der alten Arth-Rigibahn-Gesellschaft mit jener für sieben Jahre, beziehungsweise bis 1. Januar 1880 abgeschlossen, in Wirksamkeit trat. Dieser Vertrag ging mit dem Ankauf der Linie mit Rechten und Pflichten auf unsere Gesellschaft über und enthält einige für uns ungünstige Bestimmungen. So haben wir als Pachtzins nur 50/o der Brutto-Einnahmen zu beziehen, die übrigen 50/o wandern in die Casse der Betriebspächterin, welche mit diesem Pachtvertrag jedenfalls ein sehr gutes Geschäft macht. — Der Vertrag wurde von der alten Arth-Rigibahn-Gesellschaft zur Zeit, da die Verhältnisse zwischen derselben und der Luzerner Rigibahn noch etwas gespannter Natur waren und gleichzeitig die Fortsetzung der Bauten, die Regelung der Anschlussverhältnisse bei Staffelhöhe dringend erforderten, unter etwas zwingenden Verhältnissen abgeschlossen.

Dennoch war der Reinertrag dieser Linie von Ende Juni 1873 bis Ende October Fr. 54,697. 10. Berechnen wir den muthmaasslichen Mehrertrag hinzu, falls die Linie während der ganzen Betriebssaison betrieben worden wäre, mit

Fr. 20,000. —, so haben wir jetzt schon approximativ einen 5% Reinertrag der Ankautsumme, während derselbe mit Eröffnung der Linie Arth-Staffel und der Kaltbad-Scheidebahn, ganz besonders aber mit Ablauf dieses Pachtvertrages sich stark heben wird.

II. Technischer Bericht auf 14. Juli 1874.

I. Thalbahn: Arth — Station Oberarth. (Länge 4530 Fuss.)

Nachdem die Situation der Gotthardbahnstation bei Oberarth bestimmt, ist in letzter Zeit das Tracé der Arth-Rigibahn von der Schulhausofmatt Arth bis Station Oberarth festgestellt worden. Die Arbeiten können nach Ablauf der gesetzlichen Frist für Auflage der Pläne in Angriff genommen und bis Anfangs November im Unter- und Oberbau vollendet werden. Wird auch das Betriebsmaterial bis dahin geliefert, so kann diese Strecke vom November an für den Transport des bergwärts nöthigen Oberbaumaterials betriebsfähig werden.

II. Bergbahn: Oberarth-Staffel. (Länge 29,686 Fuss.)

1. Section Oberarth-Goldau (lang 4770 Fuss), konnte, weil in der Anlage ebenfalls von der Situirung der Gotthardbahnstation abhängig, bisher nicht in Angriff genommen werden. Günstige Terrainverhältnisse (mit Ausnahme eines Tunnels durch die Mühlefluh von 100 bis 120 Fuss) ermöglichen diese Strecke bis Anfangs November im Unterbau fertig zu erstellen.

2. Section Goldau-Kräbel (lang 6660 Fuss), hievon sind 5800 Fuss bereits fertig, rückständig ist die Station Goldau und der Uebergang über die Strasse nach Schwyz, an welchem die Widerlager in Arbeit begriffen sind.

3. Section Kräbel-Rothenthutunnel (lang 2806 Fuss), meist Felsarbeit durch die Kräbelwand, ist zu $\frac{3}{4}$ erstellt und 1150 Längenfuss eingeschottet und zur Schienenlage bereit.

4. Rothenthutunnel-Fruttl (lang 2450 Fuss). Erd- und Felsarbeit, sowie Mauerwerk zu $\frac{2}{3}$ erstellt. Im Rothenthutunnel (244 Fuss lang) ist der Firststollen gestern durchgeschlagen worden. Im Rückstande ist auf dieser Strecke die 100 Fuss breite Gitterbrücke, zu welcher gegenwärtig die Fundamente erstellt werden.

5. Fruttl (lang 2000 Fuss), ist sammt dem Ausweichgeleise eingeschottet und für die Schienenlage bereit.

6. Fruttl — oben am Pfedernwald (lang 3500 Fuss). $\frac{3}{4}$ der Erdfelsarbeit und des Mauerwerks sind ausgeführt. Im Rückstand sind der gewölbte Durchlass im Dossenbach und die 100 Fuss weite Eisenbrücke über Schildbach. Ein Tunnel von 140 Fuss Länge ist vor 8 Tagen begonnen worden.

7. Pfedernwald-Staffel, mit Station Klösterli (lang 7500 Fuss) ist innert 14 Tagen zur Schienenlage bereit.

Von der Gesamtlänge von 29,686 Fuss der Bergbahn sind somit 16,460 Fuss, also mehr als die Hälfte, innert 14 Tagen für Legung des Oberbaues, wozu das Material in Arth und Staffel gelagert ist, erstellt, und die Legung desselben wird von Staffel abwärts bis unter Klösterli (7500 Fuss) im Laufe des August nächstkünftig ausgeführt und mit derjenigen von Oberarth bis Rothenthutunnel (6960 Fuss) mit 1. November begonnen werden.

Es ist bei einigermaßen günstiger Witterung Aussicht vorhanden und die Bauleitung versichert, dass bis nächsten October der Unterbau durchweg im Rohen erstellt sei, dass die Eisenbrücke über Schildbach im November noch montirt werde und dass im Wesentlichen für Winter und nächstes Frühjahr nur die Rothenthutunnel- und Dossenbachbrücke, sowie die Hochbauten auf den Stationen und ein Theil des Oberbaues übrig bleiben.

III. Betriebsmaterial.

In dem à forfait-Bauvertrag mit der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen sind die Lieferungen von 6 Locomotiven (1 Thal- und 5 Bergbahn-Locomotiven) nach Rigibahnssystem, sieben Personen- und fünf Gütertransportwagen vorgesehen.

Herr Riggensbach in Olten hatte für die seither eröffnete Kalenbergbahn bei Wien Locomotiven mit liegendem Kessel und vervollkommener Construction im Allgemeinen angewendet, die sich vorzüglich bewähren und nebst etwas grösserer Fahrgeschwindigkeit eine grössere Leistungsfähigkeit entwickeln. Der Verwaltungsrath entschloss sich, dieses verbesserte System zu wählen und verständigte sich darüber mit unsern Generalunternehmern, wonach wir die Differenz in den Anschaffungskosten zu tragen haben.

Eine solche Locomotive wird zwei Wagen mit 70–80 Personen zu Berge befördern, so dass hier mit drei Zügen nahezu diejenige Anzahl Passagiere befördert werden können, wie bei Vitznau durch fünf Züge. Die grössere Leistungsfähigkeit, sowie die erhöhte Fahrgeschwindigkeit, wird hier noch im Weiteren begünstigt durch die geringen Gefällsverhältnisse, die hier 20% nie übersteigen, während bei der Vitznauerlinie die Maximalsteigung 25% beträgt.

Das Verhältniss der Leistungsfähigkeit unserer Locomotiven zu denjenigen an der Vitznauerbahn verhält sich wie 8 : 6 und der Fahrgeschwindigkeit wie 7 : $5\frac{1}{2}$.

Wir rechnen demnach die Strecke Arth-Rigikulm 11 Kilometer mit Aufenthalt auf den Stationen in 1 Stunde und 40 Minuten zurückzulegen, während die Bahn von Vitznau mit 7 Kilometern 1 Stunde 25 Minuten hiezu annimmt. Dieses Zweigagensystem erfordert die Anschaffung noch einiger Halb-Personen-Waggons; sonst dürfte das Betriebsmaterial nach dermaliger Frequenz und mit Rücksicht auf dessen grössere Leistungsfähigkeit genügen.

IV. Finanzielles.

Ueber den dermaligen Stand der Finanzen geben wir nachfolgend eine kurze Uebersicht; darnach bestehen die verfügbaren Fonds in Fr. 402,512. 54 und wird derselbe zur Bestreitung der monatlichen Bedürfnisse des Baucontos per Juli und August genügen. Wir glauben daher, es werden die künftigen Einzahlungen auf den Actien in ungefähre folgenden Terminen eingefordert werden müssen: 20% Anfangs September, 20% im Spätherbst dieses Jahres, 20% im Frühling 1875.

Bilanz per 30. Juni 1874.

	Fr.	Cts.
SOLL		
I. Actien-Conto.		
Ausstehende II. Einzahlung auf 79 Actien à Fr. 100	7,900.	—
II. Commissions-Conto.		
An das Bank-Consortium für à forfait-Uebernahme des ganzen Actien- und Obligationen-Capitals	300,000.	—
III. Conto für Ankauf der Linie Staffelhöhe-Kulm.		
Ankaufspreis	1,500,000.	—
IV. Spesen-Conto.		
Pr. Bauleitung, Baumaterial etc.	19,751.	88
V. Zinsen-Conto	179,200.	—
VI. Conto-Corrent-Guthaben.	402,512.	54
VII. Bau-Conto.		
Zahlungen an die Internationale Gesellschaft für Bergbahnen	1,983,352.	24
	4,392,716.	66

HABEN

I. Actien-Conto.

I. und II. Einzahlung von je 20% auf	6540 Actien	1,308,000
Voll Einzahlung auf 1860	—	930,000
	8400 Actien	2,238,000. —

II. Obligationen-Conto.

4000 Obligationen à Fr. 500	2,000,000. —
-----------------------------	--------------

III. Betriebs-Conto.

Ertrag der Linie Staffelhöhe-Kulm (Ende Juni bis Ende October 1873)	54,697. 10
---	------------

IV. Zinsen-Conto.

	100,019. 56
--	-------------

	4,392,716. 66
--	---------------

V. Zweites Geleise vom Anschlusspunkt bei Rigistaffel nach Kulm.

Dieses Project, welches als besonderes Tractandum der Generalversammlung vorgelegt wird, ist die Folge längerer Studiums von Fachmännern darüber, ob der Betrieb dieser Strecke vom Anschlusspunkt bei Rigistaffel bis Rigikulm durch beide Bahnen auf demselben Geleise bei jetziger und voraussichtlich sich mehrender Frequenz, wirksam und für beide Gesellschaften befriedigend eingerichtet werden könne.

Wir erwähnen hier ausdrücklich, dass während der Pachtzeit dieser Linie die Luzerner-Rigibahngesellschaft das erste Recht auf dieselbe hat und wir uns jener Gesellschaft zu accommodiren hätten. Nach übereinstimmenden Berichten von Fachmännern wäre dies kaum möglich und zwar vorherrschend darum, weil die Anschlussverhältnisse, welche bei den beiden Gesellschaften ganz divergirende sind, die Feststellung des Fahrtenplanes vollständig beeinflussen. Während die Luzerner-Rigibahn ihre Anschlüsse bei der Dampfschiffahrt auf dem Vierwaldstättersee, beziehungsweise der Centralbahn, wird suchen müssen, wird die Arth-Rigibahn vermittelt der Dampfschiffahrt auf dem Zugersee sich gänzlich nach dem Fahrtenplan der Nordostbahn einzurichten haben. Von daher wären Störungen im Betriebe, beziehungsweise der Fahrtenpläne, unvermeidlich, wenn wir besonders annehmen, dass in der höchsten Saison 60 Züge täglich diese kurze Linie von 1 Kilometer befahren werden.

Der Bau dieses zweiten Geleises in Unter- und Oberbau ist von Herrn Oberingenieur Simonett auf Fr. 170,000 veranschlagt und könnte bis zur Eröffnung der Linie Arth-Staffel vollendet sein. Es darf nicht vergessen werden, dass dieses zweite Geleise auch nach Ablauf des Pachtvertrages mit der Luzerner-Rigibahn einen nicht zu unterschätzenden Werth haben wird, da im mindesten Falle von derselben die Bezahlung eines angemessenen Pachtzinses für die fernere Befahrung der Strecke Staffelhöhe-Kulm erwartet werden darf.

Mit dieser kurzen Berichterstattung schliessen wir für dies Mal und verschieben Eingehenderes auf unsern ersten, statutengemässen Jahresbericht.

Die Generalversammlung der Actionäre genehmigte diesen Bericht unbeanstandet, ebenso wurde auch der Antrag des Verwaltungsrathes betreffend den Bau eines zweiten Geleises vom Anschlusspunkt bei Rigi-Staffel bis Rigi-Kulm einstimmig gutgeheissen.

Als Rechnungsrevisoren für die Prüfung der Rechnung pro 1874 wurden gewählt die HH. Bankpräsident Stäger und Hauptmann Schröder in Lichtensteig und als Suppleant Hr. Präsident Jos. Bürgi in Arth.

* * *

Chronik.

Aus dem Bundesrath. Das Gründungs-Komite für eine Töss-Allmann-Bahn, domizilirt in Bäretschwil (Zürich), hat dem Bundesrath die Erklärung eingereicht, dass es mit Rücksicht auf die neueste Gestaltung der Eisenbahnverhältnisse im Zürcherischen Oberland definitiv auf die Concession Turbenthal-Seelmatten verzichte. Für die Linie Bauma-Bäretschwil-Hinweil-Bubikon, mit Abzweigung von Edikon nach Wald, ist die Gesellschaft dagegen im Falle, eine dritte Fristerstreckung um ein weiteres Jahr (die früheren datiren vom Juni 1871 und Dezember 1872) für den Finanzausweis und Arbeitsbeginn auf dieser Strecke beim Bunde nachzusuchen.

Von Rigi-Staffel nach Rigi-Kulm wird ein zweites Geleise angelegt und sind die betreffenden Pläne vom Bundesrath am 22. Juli genehmigt worden. Ferner haben die bundesrätliche Genehmigung erhalten: die Pläne für die Bauausführung der Tössthalbahn in den Gemeinden Oberwinterthur und Seen (Profil 2,28–3,50), sowie die Pläne der Weg- und Strassenübergänge und der Strassen correctionen der Eisenbahnlinie Oberwinterthur-Etzwilen-Kreuzlingen auf Thurgauer Gebiet, für die beiden letztern Unternehmungen mit den von den betreffenden Kantonsregierungen gewünschten Vorbehalten.

Für die Eisenbahn Stäfa-Wetzikon wird eine gewohnheitsgemäss aus drei Mitgliedern bestehende Schätzungscommission für eidgenössische Expropriation bestellt, von welchen drei Mitglieder das Bundesgericht, der Bundesrath und die betreffende Kantonsregierung je eines zu ernennen hat, mit Beifügung von zwei Ersatzmännern. Der Bundesrath hat zu dieser Commission nun am 22. Juli gewählt: Hrn. Peter Suter, Landammann im Muotathal, als dessen Ersatzmänner die Herren Jos. Weissenbach, Bezirksammann in Bremgarten und Gab. Weber, Rathsherr in Netstal. Das Bundesgericht: Hrn. Nationalrath Peter Suter auf Horben (als erstes Mitglied); als dessen Ersatzmänner die Herren alt Nationalrath Ant. Wapf in Luzern und Nationalrath Dl. Flückiger in Aarwangen. Das dritte Mitglied und seine Ersatzmänner hat der Regierungsrath des Cantons Zürich zu wählen.

Das Bundesgesetz betreffend Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen vom 24. Juni 1874, für welches die 90tägige Frist, nach der Veröffentlichung im Bundesblatt vom 18. Juli, auf den 9. October nächsthin zu Ende geht, sieht in Art. 5 ein Pfandbuch vor, in welches alle Verpfändungen nach erfolgter Genehmigung, sowie die geschehenen Einzahlungen auf hypothekarische Anleihen einzutragen sind. In Vorbereitung zur Ausführung dieser Bestimmung des genannten Gesetzes, hat der Bundesrath bereits am 22. Juli das Eisenbahn- und Handelsdepartement mit der Bearbeitung der in Art. 5 des Gesetzes verlangten Verordnung über die Einrichtung und Führung des Pfandbuches und über die für betreffende Eintragungen zu bezahlenden Gebühren beauftragt. Die Führung dieses Registers wird voraussichtlich dem Personale (Secretär) des Eisenbahndepartements über-