

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 5

Artikel: Schwindel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-3688>

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: 13.01.2026

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

Rückkauf der Linie durch den Staat und die Ratification eines mit der Jura-Bern-Gesellschaft geschlossenen Betriebsvertrages.

Die Commission hatte sich in eine Majorität und eine Minorität gespalten. Für die Mehrheit, d. h. alle Mitglieder der Commission ausser zweien, referierte Herr H. Morel, die Minderheit, bestehend aus einem einzigen Mitglied, Herrn Nationalrath Fritz Berthoud, hatte ebenfalls einen schriftlichen Bericht redigirt; ein Mitglied, Herr Alfred Borel, enthielt sich der Stimmabgabe.

Die erste Sitzung wurde am 15. Jan. unter dem Präsidium des ersten Vicepräsidenten, Hrn. C. Ribaux eröffnet.

Der Grosse Rath war über diese Frage ebenso zerspalten wie die Commission. Die Parteien waren in der Versammlung von fast gleicher Stärke, und bis zum Moment der Abstimmung wäre es nicht leicht gewesen, zu sagen, auf welche Seite sich der Sieg neigen würde. Die Mehrheit der Commission, als deren hauptsächlichstes Organ in der Discussion, ihr Präsident, Herr Nationalrath Lambelet betrachtet werden konnte, wurde von sämmtlichen Vertretern von Chauxdefonds, von beinahe allen Deputirten von Locle und von einer gewissen Anzahl Deputirter aus jedem der andern Bezirke unterstützt. Die Minderheit dagegen zählte in ihren Reihen die meisten Mitglieder des Staatsrathes, die Deputirten der Stadt Neuenburg und andere Bezirke.

Es handelte sich darum, zu wissen, ob der Kanton Neuenburg mit Rücksicht auf seine öconomische Entwicklung ein Interesse daran habe, die Linie des Jura industriel zurückzukaufen und sie betreiben zu lassen, oder ob dieses Interesse nicht existire oder nicht einen genügenden Ersatz für die vom Lande verlangten Opfer böte.

Die Mehrheit der Commissio behauptet in erster Linie, dass die Affaire eine vortheilhafte sei und dem Canton einen Reingewinn von Fr. 40,000 eintragen würde; in zweiter Linie verfocht sie die Ansicht, dass auch, wenn es Opfer und sogar beträchtliche Opfer kosten sollte, es doch von der allerhöchsten Wichtigkeit sei, dass der Staat Eigenthümer dieser nationalen Linie werde, um eine genügende Verbindung zwischen dem Hoch- und dem Tieflande zu sichern, um ferner für Abkürzungen, die in mehr oder wenig naher Aussicht stehen, sorgen zu können, sodann um dieser Linie den Verkehr zu erhalten und zu verhindern, dass er auf die Jura-Bernbahn übergehe, bis durch Erstellung einer directen Linie Neuenburg-Bern der Jura industriel einen grossen internationalen Verkehrsweg bilden würde.

Die Minderheit der Commission antwortete, dass mit Bezug auf den ersten Punkt die Berechnungen der Mehrheit irrig seien und dass weit entfernt, einen Nettogewinn von Fr. 40,000 abzuwerfen, der Rückkauf des „Jura industriel“ durch den Staat einem jährlichen Verluste von mindestens Fr. 100,000 gleichkommen werde. Sie führte als Beweis dafür an, dass die Gläubiger der Linie, d. h. die Obligationäre des ersten und des zweiten Anleihens nichts Besseres hätten thun können, als die Linie für sich zu behalten, wenn die Sache so glänzend ausgesehen hätte, statt ihre Titel mit einem beträchtlichen Rabatt zu verkaufen. In zweiter Linie antwortete sie, dass man, wenn man vom Staate ein Opfer verlangen wolle, dasselbe vom Gesichtspunkte der allgemeinen Interessen des Landes hätte rechtfertigen sollen. Nun, sagten die Redner der Minderheit, ist das Opfer, das ihr dem Staate zumuthet, vollständig unnütz und zwar:

1) Weil die neue eidgen. Gesetzgebung über das Eisenbahnen dem Staat, als politischer Macht, genügend Waffen in die Hand gibt, um die Gesellschaften zu zwingen, den Forderungen des allgemeinen Interesses und der Bedürfnisse des Landes nachzukommen.

2) Weil die Verbindungen an der Grenze mit der Linie Besançon-Morteau und in Neuenburg durch Erstellung der directen Linie Neuenburg-Bern, zu Stande kommen werden, ohne dass der Staat Eigenthümer des „Jura industriel“ ist. Vielmehr wird hiebei das Interesse des Cantons Neuenburg viel besser gewahrt werden, wenn die Regierung sich darauf beschränkt, bei den Unterhandlungen, die mit Bezug darauf gepflogen werden könnten, als Vertreterin der öffentlichen Gewalt zu interveniren.

3) Weil die Eisenbahn des Jura industriel, nach wie vor, nicht weniger den Gesetzen der freien Concurrenz unterworfen wäre, da der Spediteur, der für die Spedition seiner Waare den kürzesten und billigsten Weg auswählen kann, selbst wenn die directe Linie Neuenburg-Bern in naher Frist gebaut würde, was keineswegs sehr wahrscheinlich ist, dieselben nicht über den Jura industriel spiediren wird, dessen Tarife höher sind, als die einer andern Bahn, und der weit entfernt ist, die directeste Route zum Gotthard zu bilden. Hier der Beweis dafür, dass der Tronçon des Jura industriel nie eine internationale Linie werden kann:

Kilometerische Länge:

- 1) Chauxdefonds-Neuenburg-Bern (direkte Linie) Langnau-Luzern 169 Kilom.
- 2) Chauxdefonds-St. Imier-Biel-Langenthal-Wauwil-Luzern 143 Kilom.

Differenz: 26 Kilometer zu Gunsten des Jura bernois, mit dem weitern Vorzug, dass von Biel nach Luzern man fast immer in der Ebene bleibt, während von Neuenburg nach Bern und von Bern nach Luzern man sich auf sehr unebenem Terrain befindet, wo die Betriebskosten bedeutend höher sind.

Die Abstimmung fand unter Namensaufruf statt. 50 Stimmen gegen 43 haben sich für den Rückkauf durch den Staat und den Betrieb durch die Jura-Bern-Bahn ausgesprochen. Die Frage des Rückkaufes wurde nun am 31. Januar vor die Volksabstimmung gebracht und hat das Volk den Ankauf durch den Staat mit grosser Mehrheit verworfen.

* * *

Eisenbahn-Bauthätigkeit in Ungarn. Die ganze Eisenbahn-Bauthätigkeit in Ungarn beschränkt sich gegenwärtig auf zwei Bahnen, auf die Waagthal- und auf die Raab-Ebenfurter Bahn. Mit Rücksicht darauf, dass beide ungarantirt sind und die betreffenden Concessionäre die nothwendigsten Baumittel nicht beschaffen können, ist jedoch von einem Baufortschritte keine Rede. Auf der Hauptlinie Tyrnau-Trentschin-Vlarapass der Waagthalbahn hat sich der Stand der Bauten seit August 1873 nicht verändert und beträgt der Unterbau nur 1,3 und der Oberbau 17 Percent. Dasselbe gilt von der Zweiglinie Tyrnau-Landesgrenze, an deren Ausbau die Gesellschaft gegenwärtig gar nicht mehr denkt. Auch auf der Linie Raab-Ebenfurt sind die Bauleistungen nicht befriedigend. So beträgt der Baufortschritt vom October bis Ende November vorigen Jahres im Ganzen 3 Percent beim Unterbau und 5 Percent bei den Objecten.

* * *

Schwindel. Scott Russel war vor einigen Jahren in der Schweiz durch seine oberflächlich verfassten Eisenbahnprojekte und Voranschläge bekannt geworden und seit seinem Verschwinden wohl noch bei Vielen in trauriger Erinnerung.

Seither wurde er berühmt durch sein lampenschirmartiges Dach, das er für die Rotunde der Wiener Weltausstellung entwarf, wo nur 36,000 Centner, also nahezu die Hälfte mehr Eisen erforderlich war, als er herauszurechnen im Stande war.

Die nachstehende Gewichtstabelle enthält die von Scott-Russel summarisch angegebenen Gewichte der einzelnen Theile der Rotunde, ferner die Gewichte, wie sie aus den von Scott-Russel vorgelegten Zeichnungs-Skizzen und den in seiner Baubeschreibung angegebenen Dimensionen resultieren, sowie endlich jene Gewichte, welche sich aus den neuen Constructionen ergaben.

Post-Nr.	Benennung der einzelnen Constructionstheile.	Gewicht nach Scott-Russel.			Gewicht der wirklichen Aus- führung.
		Angabe in der Beschreibung.	Berechnet nach den Skizzen u. d. Dimensionen	Zoll-Centner.	
<i>I. Hauptbau.</i>					
1	32 Stück Säulen mit Stützbogen	12,000	15,360	24,460	
2	Grosser Zugring	6,000	8,770	13,200	
3	Druckring sammt Plateau und einem 5. concentr. Horizontal-Ringe	—	2,800	4,150	
4	30 Radialsparren		6,760	7,300	
5	4 concentrirte Ringe	20,000	3,180	4,750	
6	Dachhaut		21,330	17,940	
		38,000	58,200	71,800	
7	<i>II. Grosse Laterne.</i>		4,000	4,000	3,300
8	<i>III. Kleine Laterne.</i>		2,000	2,000	400
	Zusammen	44,000	64,200	75,500	

Zu diesem Gewichte von 75,000 Centnern kam noch das Gewicht der nachträglich für nötig befundenen in der Rotunde umlaufenden Galerie von 3300 Centnern und die Stiegen-Anlagen und Fahnenstangen mit 1200 Centnern hinzu, so dass das Total-

gewicht der nach den Plänen der Ingenieur-Section ausgeführten Rotunde rund 80,000 Centner beträgt. Weitere Details siehe Stummers Ingenieur.

* * *

Literatur.

Tracirungshandbuch für die Ingenieurarbeiten im Felde bei der Projectirung und dem Bau von Eisenbahnen und Wegen. Von Hanhart und Waldner, Ingenieure. Berlin, Ernst und Korn. 1874.

Das vorstehende, von den beiden schweizerischen Ingenieuren Hanhart und Waldner verfasste Tracirungshandbuch bezweckt, dem tracirenden Strassen- und Eisenbahn-Ingenieure behufs Absteckung der Curven nach verschiedenen Methoden correcte und zweckmässig angeordnete Tabellen in die Hand zu geben. Die Verfasser geben zunächst eine allgemeine Tabelle, enthaltend die Länge der Tangenten und Sehnen, die Abstände der Bogenmitte von der Sehne und vom Tangentenwinkelkpunkt, für Centriwinkel von 0° bis 130° , von Minute zu Minute fortschreitend. Die Tafel wird zwar hiedurch sehr umfangreich, leistet aber gute Dienste. Die Anordnung derselben im Ganzen und Einzelnen ist sehr zweckmässig und deutlich. Eine kurze Erklärung ist der selben vorausgeschickt, ebenso den nachfolgenden 3 Tafeln, welche die nötigen Zahlenwerthe zur Absteckung nach den drei Methoden geben: 1) mittelst Winkelinstrument und Standort in der Curve; 2) mittelst Ordinaten von der Tangente als Abscisse aus; und 3) mittelst successiver Sehnen. Die erste der drei eben angeführten Tafeln liefert für Radien von 50 bis 1000 und Bogenlängen von 0,1 bis 100 die Peripherie-Winkel auf Secunden genau. Die 2. Tafel enthält für Radien von 10 bis 3000 und von 1 zu 1 fortschreitende Bogenlängen die Abscissen und Ordinaten. Die 3. Absteckungstabletta giebt die nötigen Daten für jene rasch zum Ziel fahrende Methode, bei welcher die Absteckung eines Bogenpunktes von der durch die 2 vorhergehenden Bogenpunkte gehenden und verlängerten Sehne aus geschieht.

Endlich folgt eine Gefäßtafel, die insoweit einen Werth hat, als man sich in einzelnen Ländern unzweckmässiger Weise immer noch nicht von der Methode trennen konnte, die Gefäße in Bruchform anzugeben; und eine Reductionstabelle für topographisches Distanz- und Höhenmessen, welche beim Abgang eines Wild'schen zu diesem Zweck speciell construirten Rechenschreibers gute Dienste leistet.

Sämmtliche durchaus correcte Tafeln sind in sehr übersichtlicher Weise angeordnet. Für den tracirenden Ingenieur ist es auch von Vorteil, in einem handlichen kleinen Buche, dessen Ausstattung überdies eine sehr lobenswerthe ist, alle gebräuchlichen Methoden der Curven-Absteckung beisammen zu finden. Daher sei das Buch, dem eine mühevolle Arbeit zu Grunde liegt, bestens empfohlen.

Die Locomotive der Gegenwart und die Principien ihrer Construction an den Objecten der Wiener Weltausstellung 1873. In allgemein fasslicher Darstellung erläutert und entwickelt von Alphons Petzhold, Ingenieur. Mit zahlreichen Holzschnitten. Braunschweig, Vieweg & Sohn 1875.

Der Verfasser hat in vorliegendem Werke die Locomotiven der Gegenwart nach ihren wesentlichen Constructionstypen systematisch zusammengestellt und seine Arbeit in zwei Haupttheile zerlegt. Der allgemeine Theil umfasst die Vergleichung der verschiedenen Typen, Entstehung und Begründung der verschiedenen Systeme, Untersuchung der Leistungen mit Hinweis auf die Wiener Weltausstellung. Der zweite Theil behandelt die einzelnen Ausstellungsobjecte mit möglichst vollständiger Uebersicht der Hauptdimensionen der in Wien ausgestellten Locomotiven nach Ländern geordnet, sowie Vergleichungen mit der Pariser Ausstellung 1867. Es soll das Werk nicht ein blosses Referat über diese verschiedenen Objecte sein, sondern es sind der jetzige Stand des Locomotivbaues und die Ergebnisse der Wissenschaft, sowie der Fortschritt der Locomotivechnik einer kritischen Besprechung unterzogen und sogar auf die nächste Weltausstellung hingewiesen. Auch das wichtigste Neue, das nicht ausgestellt war, ist herangezogen. Da noch nicht alle discutirten Fragen eine exacte wissenschaftliche Begründung zulassen, so ist es begreiflich, wenn man nicht mit allen vom Verfasser ausgesprochenen Ansichten einverstanden sein kann.

Am Schlusse sind Tabellen über die Hauptverhältnisse der auf den 11 Schweizerbahnen Ende 1873 in Betrieb befindlichen Locomotiven angefügt, sodann eine Zusammenstellung der tarifirten Maximalleistungen derselben, sowie eine graphische Darstellung der gezogenen Lasten mit Locomotiven von 15—40 Tonnen Adhäsionsgewicht auf Steigungen von 0 bis 50‰, bei variabler Adhäsion von $1/5$ bis $1/10$ und einer Geschwindigkeit von 25 Kilom., welche seiner Zeit von Ingenieur Paur für einen Vortrag im zürcherischen Ingenieur- und Architektenverein angefertigt und nachher vom eidgenössischen Inspectorato noch vervollkommen und ausgebildet wurde.

Wer sich über alles jetzt meist ausgeführte Belehrung verschaffen und orientiren will, dem bietet die reichhaltige Sammlung in dem Buche von Petzhold ein willkommenes Material.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Der „N. Z. Z.“ wird mitgetheilt: Das Verlangen des Stadtrathes an den Regierungsrath, darauf hinzuwirken, dass die schweiz. Nordostbahn verpflichtet werden möchte, die Tunnels der rechtfugigen Zürichseebahn auf der Strecke Tiefenbrunnen-Bahnhof Zürich zweispurig auszuführen, hat nicht nur einen lebhaften Protest der Direction der Nordostbahn zur Folge gehabt, sondern auch bei dem Gründungscomité der rechtfugigen Zürichseebahn die Besorgniß erweckt, als ob das Verlangen des Stadtrathes nach der bestimmten Weigerung der Nordostbahn die ganze Unternehmung der Zürichseebahn wieder gefährden könnte. Daher hat der Stadtrath, um eine irrite Deutung zu beseitigen und seinen Standpunkt noch etwas genauer zu präzisieren, eine zweite Eingabe an den Regierungsrath gerichtet, in welcher wörtlich Folgendes erklärt wird:

„Wir haben es in unserer Stellung und Pflicht erachtet, Sie zu Handen der Bundesbehörden darauf aufmerksam zu machen, ob bei der Bedeutung des Verkehrs und der Schwierigkeit erst nachträglicher Anbringung eines zweiten Geleises nicht von vornherein die Erristung eines zweispurigen Tunnels geboten sei. Es geschah diess um einem allfälligen Vorwurf in späterer Zeit zu entgehen, als ob die Stadtbehörden kurzichtig versäumt haben, zu rechter Zeit auf dieses Verhältniss hinzuweisen; es geschah in unserer Stellung als öffentliche Behörde, nicht als Beteiligte bei der Unternehmung der rechtfugigen Zürichseebahn; auch nicht um eine locale Begünstigung für Zürich zu verlangen, sondern im Interesse des allgemeinen Verkehrsbedürfnisses und in der

Überzeugung, dass die entscheidenden Behörden nicht eine Verpflichtung auflegen werden, in welcher nach Art. 20 des Vertrages zwischen der Nordostbahn und dem Gründungscomité eine ausnahmsweise erschwerende Bedingung gefunden werden könnte.

Angesichts der jetzigen Sachlage und um auch den Schein zu vermeiden, dass wir unsererseits beabsichtigen, die Ausführung der mühsam zu Stande gekommenen Unternehmung der rechtfugigen Zürichseebahn zu gefährden, überlassen wir es daher einfach den Bundesbehörden, nach Kenntniß der Verhältnisse und mit eigener Schätzung der Bedürfnisse des Verkehrs zu verfügen. Wir wollen daher unsererseits nicht das Verlangen stellen, dass der Tunnel ein doppeltes Geleise erhalten, wir dringen auch nicht darauf und können uns wohl dabei beruhigen, wenn die Bundesbehörden ein einspuriges Geleise für ausreichend erachten.“

Die Gotthardbahnsgesellschaft hat an den Bundesrat eine Eingabe gerichtet mit dem Gesche, es möchte dafür gesorgt werden, dass ihr die „Alta Italia“, die Gesellschaft der oberitalienischen Bahnen, vollen Ersatz des Schadens leiste, welcher jener aus der Nichterfüllung der Verpflichtungen der letztern bezüglich des Baus der Linie Chiasso-Camerlata bereits erwachsen ist und noch erwachsen wird und der jährlich auf wenigstens Fr. 100,000 anzuschlagen ist. Bekanntlich hätte die „Alta Italia“ Chiasso-Camerlata zu gleicher Zeit fertig gebaut haben sollen, wie die Gotthardbahnsgesellschaft die Linie Lugano-Chiasso.

Mr. eidg. Oberpostsekretär Alex. Steinhausen von Brugg ist am 1. Februar gestorben. Er erreichte ein Alter von 70 Jahren.

Zürichsee-Gotthardbahn. Die „Handelszeitung“ theilt mit: Nachdem zwischen der Brünigbahn und der Zürichsee-Gotthardbahn ein Vertrag über eine Verbindungsline dieser beiden Bahnen zu Stande gekommen war, beschloss die Gründungsgesellschaft der Zürichsee-Gotthardbahn, zufolge der dadurch wesentlich veränderten Verhältnisse, ihre Bestrebungen zunächst auf Verwirklichung der Linie Rapperswil-Brunnen-Gersau-Vitznau zu richten. Mit der Firma Riche frères in Brüssel gelang es, auf dieser neuen Basis einige modifizierten, für die Gesellschaft mehrfach vortheilhafteren Vertrag abzuschliessen, der seither für beide Theile in Rechtskraft getreten ist.

Durch diesen Vertrag, die Zeichnungen der Cantone, Gemeinden und namentlich auch von Privaten ist das in den Statuten vorgeschene Actiengesellschaft auf einen kleinen Rest gesichert und die Anzahl Aktien, welche laut Statuten gezeichnet sein mussten, ehe sich die Actiengesellschaft constituierte, weit überschritten.

Am 27. Januar hat sich zufolge dessen in Rapperswil die Actiengesellschaft Zürichsee-Gotthardbahn constituit. Auf Grundlage der vom H. Bundesrath genehmigten Gesellschaftsstatuten und des mit den Herren Riche frères abgeschlossenen Vertrages wurden Verwaltungsrath und Direction für die erste Amtsperiode von 5 Jahren, wie folgt, bestellt:

Der Verwaltungsrath aus den Herren:

C. Widmer-Kappeler, Fürsprach in Zürich, Präsident; Bühler-Honegger, Chef des Hauses Caspar Honegger & Co. in Rüti, Directionspräsident der Eisenbahn Wald-Rüti, in Rapperswil; D. Camenzind, alt Landammann, vom Hause Gebrüder Camenzind, in Gersau; E. Grabbe, constructeur de chemins de fer, 6, rue de la Chancellerie, in Brüssel; A. Eberle, Nationalrath, Besitzer vom Hotel Axenstein bei Brunnen, in Schwyz; B. Gaudy, Nationalrath, in Rapperswil; Thomas Green, propriétaire, 20, Great Winchester street, in London; F. Hediger, Kantonsrath und Notar, in Schwyz; Helbling, Fürsprach und Stadtpräsident, in Rapperswil; Jütz, Allmeindepräsident, in Schwyz; E. Riche, ingénieur honoraire des ponts et chaussées, 2, rue Grétry, in Paris; H. Riche, entrepreneur-contracteur de chemins de fer, 6, rue de la Chancellerie, in Brüssel; A. Schweitzer, Präsident der Toggenburger Bahn und Director der Toggenburger Bank, in Lichtensteig; Director Simon, Besitzer des Quellenhofs, in Ragaz; X. Suter, Kantonsrath und Präsident der Ortsverwaltung, in Rapperswil; M. Theiler, Ständerath und Bezirksammann, in Wollerau; H. Weber, avocat, conseiller provincial et communal, 34, rue d'Argent, in Brüssel.

Zu diesen 17 Mitgliedern werden die h. Regierungen von St. Gallen und Schwyz noch je ein Mitglied abordnen, eventuell auch die Regierungen von Luzern und Zug, sofern sich diese Cantone mit Actien betheiligen.

In die Direction wurden gewählt die Herren: C. Widmer, Fürsprach in Zürich; B. Gaudy, Nationalrath in Rapperswil; Jütz, Allmeindepräsident in Schwyz.

Zum Generalsekretär wählte man Hrn. Dr. jur. Emil Wuhrmann von Winterthur, in Zürich.

Die „Handelszeitung“ theilt mit: „Wie wir hören, haben H. Philippart (Präsident der französischen Tramways du Nord) und H. Antonin Févat (Präsident der Pferdebahn von Genf nach Chêne) beim Bundesrat um die Concession zur Anlegung von Pferdebahnen in der Stadt Genf nachgesucht. Einzustellen würden 7,5 Kilometer solcher Bahnen gelegt werden.“

Der „Landbote“ theilt den Inhalt des gegen die Nordostbahn in Sachen des Killwanger unfallen gefällten Urtheiles des Bezirksgerichtes Baden, von welchem wir in Nr. 2 der „Eisenbahn“ berichtet haben, mit.

Vereinigte Schweizerbahnen. Der Verwaltungsrath ladet die Actionäre zu einer ausserordentlichen Generalversammlung auf Samstag den 20. Februar, Vormittags 10 Uhr, in den Grossraumssaal in St. Gallen ein. Tagesordnung: Vorlage eines Entwurfs neuer Gesellschaftsstatuten und Beschlussfassung darüber.

Emmenthalbahn. Die Emmenthalbahn (Solothurn-Burgdorf) soll am 15. März eröffnet werden, falls die Centralbahn die provisorischen Einfahrtseinrichtungen gestatte. — Wenn nicht, so findet die Eröffnung am 15. April statt.

Nach „Christiania Dagbladet“ hat die niedergesetzte Eisenbahn-Commission sich über einen Plan für die zukünftigen Eisenbahnen - Anlagen Norwegens geeinigt, wonach mit einem Kostenaufwand von ca. 35 Millionen Species und durch Heranziehung einer Gesamtarbeitskraft von 10,000 Mann in einem Zeitraum von 10 bis 15 Jahren ein Eisenbahnnetz mit folgenden Hauptlinien vollendet werden soll:

- 1) Eine Bahn von Drammen nach Kaldaker und von dort theils nach Skien und weiter über Arendal und Christiansand nach Ekersund, theils nach Larvik;
- 2) die Bahn von Christiansand nach Bergen, welche über Voss und Hallingdal führen soll;
- 3) die Nordbahn von Christiania über Lillehammer, durch Gudbrands- und Romsdalen nach Veblungsnaes;
- 4) eine Bahn von einem Punkte im Stjørthal über Levanger und Stenkjaer nach Namsos;
- 5) eine Bahn, welche die Hauptbahn mit der Osterdalsbahn verbindet.

Diese sämtlichen Linien sollen nach Antrag der Commission schmalspurig gebaut werden. (D. R. A.)