

Bund und Cantone

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

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 9

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-2002>

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.

Orvieto-Orte	43 Kilom.	Romane.
Pisa-Colle Salvetti	15 "	
Cariati-Cotrone	56 "	Staatsbahnen.
	114 Kilom.	

Die Eröffnung der Linie Sestri-Sarzano steht bevor, und es wird die offizielle Probefahrt in den ersten Tagen des Monats September stattfinden.

* * *

Staatsbahnen Italiens. Laut einer freundlichen Mittheilung der Direction des „Monitore delle Strade ferrate“ gehören dem Staate folgende Strecken des italienischen Eisenbahnnetzes:

- 1) Die Calabrisch-Sicilianische Bahn, von den Meridionali betrieben.
- 2) Asciano-Grosseto, von den Romane betrieben.
- 3) Die Ligurischen Bahnen Ventimiglia-Genova-Pisa-Lucca-Pistoja-Florenz, von der Alta Italia betrieben.
- 4) Savona-Bra mit Abzweigung Cairo-Acqui (noch nicht eröffnet).

Nach dem „Indicatore Ufficiale“ haben diese Strecken folgende Längen:

Messina-Siracusa	182 Kilom.	Sardinien.
Catania-Leonforte	78 "	
Palermo-Lercara	77 "	
	337 Kilom.	
Reggio-Monasterace	132 Kilom.	Calabrien.
Taranto-Cotrone	218* "	
	350 "	
Asciano-Grosseto	97 "	
Ventimiglia-Genova	152 Kilom.	Ligurien.
Genova-Sestri	46 "	
Spezia-Pisa	76 "	
Pisa-Pistoja-Firenze	99 "	
	373 "	
	1157 Kilom.	

Für diese Bahnen hat der Staat nach dem „Monitore delle Strade ferrate“ ausgeworfen:

1. für die Calabrisch-Sicilianischen Bahnen bis Ende December 1873 L. 54,815,425. 17 c. (wovon 23,865,683. 26 für das calabrische Netz und L. 30,949,741. 91 c. für das sicilische); dazu vom 1. Jan. bis 30. Juni 1874 L. 22,008,056. 47 c. (13,944,283. 10 für das calabrische und 8,064,673. 37 für das sicilische); so dass auf 1. Juli 1874 für Arbeiten und Vorräthe ausgegeben waren L. 76,824,381. 64 c. (37,809,966. 36 für das calabrische und 39,014,415. 28 für das sicilische). — Für 1874 waren L. 35,064,097. 72 c. in die Bilanz gesetzt worden. Im ersten Semester 1874 wurden 2,927,106 Tagelöhne auf 156 wirkliche Arbeitstage gezahlt, so dass die mittlere Zahl der Arbeiter gleich 18763.

2. für Asciano-Grosseto wurden bis Ende December 1873 L. 4,505,087. 52 c. ausgegeben, im ersten Semester 1874 L. 149,173. 70 c., zusammen L. 4,654,261. 22 c. In die Bilanz für 1874 waren L. 1,565,188. 43 c. aufgenommen worden.

3. für die Ligurischen Bahnen betrug die Ausgabe auf 31. December 1873 L. 66,664,508. 60 c.; im ersten Semester 1874 L. 5,353,377. 99 c., zusammen L. 72,017,886. 59 c. In die Bilanz für 1874 L. waren gestellt worden L. 8,462,055. 82 c. Auf 181 Arbeitstage wurden 1,077,329 Tagewerke bezahlt, was als durchschnittliche Zahl der Arbeiter 5952 ergibt.

4. für Savona-Bra und Cairo-Acqui waren bis 31. December 1873 L. 22,887,665. 29 c. ausgegeben worden; dazu die Ausgabe des 1. Semesters 1874 macht L. 23,443,983. 19 c. In die Bilanz für 1874 waren L. 4,354,776. 50 c. gesetzt worden. Für 147 Arbeitstage wurden 114,775 Tagelöhne bezahlt, was für das erste Semester 1874 eine durchschnittliche Arbeiterzahl von 781 ergibt.

5. In Summa hatte der Staat bis 31. December 1874 für Eisenbahnen ausgegeben: L. 148,870,686. 58 c., bis 30. Juni 1874: L. 176,940,512. 64 c. Für 1874 waren L. 49,446,118. 47 c. in die Bilanz gesetzt worden, von welchen im ersten Semester etwas über die Hälfte verausgabt wurde. Die Staatsbahnbauten beschäftigten durchschnittlich 25,496 Arbeiter.

* Die Strecke Taranto-Cotrone misst 236 Kilometer, von denen aber ca. 18 Kilometer auch der Strecke Bari-Taranto angehören und daher oben weggelassen worden. Nimmt man die Anfangs Juni eröffnete Strecke Cariati-Cotrone mit 56 Kil. weg, so bleiben 1111 Kil., was so ungefähr mit den oben angegebenen 1092 Kil. stimmt; doch würde dann letztere Zahl nicht, wie man aus einer Mittheilung des „Giornale dei Lavori pubblici“ zu schliessen geneigt wäre, die Länge der Staatsbahnen auf Ende Juni 1874 darstellen, sondern es wäre dieselbe zu 1092 + 56 = 1148 Kilogr. zu setzen.

* * *

Berlin. Fabrication von Eisenbahnbedarf 1873. (Aus dem Berichte der Aeltesten der Kaufmannschaft.) Ueber den Locomotivenbau ist uns von zwei Anstalten berichtet, von denen die eine 162 (gegen 151 im Jahre 1872) und zwar 132 für das Inland und 30 für Russland, die andere 102 Locomotiven fertig stellte. Es wird uns darüber mitgetheilt: die Nachfrage war zuerst lebhaft und erhöhten sich die dafür gezahlten Preise ungefähr bis zur Mitte des Jahres nach Maassgabe der Steigerung der Rohmaterialien. Von dieser Zeit ab, da die Preise der letzteren allmählich zu weichen anfangen, auch die Nachfrage nach Locomotiven schwächer wurde, ermässigten sich auch die Preise für diese, ohne jedoch auf den niedern Stand von 1871 zurückzugehen. Denn die Arbeitslöhne, wie sie seit 1872 eingetreten waren, liessen sich nicht rückgängig machen.

Ausserdem waren unsere Werkstätten bedeutend mit Herstellung von Satzachsen mit Rädern für Eisenbahnfahrzeuge versehen.

Auch die für Eisenbahnwagen beschäftigten Werkstätten waren mit Aufträgen reichlich versehen, rühmen aber den Erfolg des Jahres keineswegs. Schon im letzten Drittel des Jahres liess der Bedarf an Waggons ausserordentlich nach und ist augenblicklich so schwach, dass man bei einer Leistungsfähigkeit der deutschen Waggonfabriken von circa 40,000 Wagen nur mit Besorgniss der Zukunft entgegensehen kann.

Die Actien-Gesellschaft für Fabrication von Eisenbahnbedarf hatte einen grösseren Total-Umsatz als in irgend einem der vergangenen Jahre seit Bestehen der Fabrik, während der Bruttogewinn wenig über die Hälfte des im Vorjahr erzielten beträgt und ein Viertel des im Jahre 1870 gemachten Bruttogewinnes noch nicht erreicht. Das war die Folge der Submissionen und der Concurrenz von Anstalten, die um jeden Preis Beschäftigung suchten, welches auch immer die Betriebsergebnisse sein mochten. Die grösste Wagenbau-Anstalt am hiesigen Platze beschäftigte durchschnittlich 1686 Mann.

Die Telegraphenfabrication, sowie die wissenschaftliche Mechanik im Allgemeinen können das verflossene Jahr nicht zu den günstigsten zählen. Ausser dem stets zunehmenden Mangel an guten Arbeitskräften, durch welche die Production gelähmt wird, wirkt der ins Stocken gerathene Eisenbahnbau lähmend auf die Telegraphenfabrication. Theilweise wurde dieser nachtheilige Einfluss ausgeglichen durch das immer lebhafter sich geltend machende Bedürfniss der Verbesserung des electrischen Signalwesens der Eisenbahnen, um ihre Leistungsfähigkeit zu erhöhen und ihrem Betrieb mehr Sicherheit zu geben. Unter solchen Umständen war die Beschäftigung der hiesigen grösseren Telegraphenfabriken noch eine ziemlich ausreichende und die Arbeiterzahl nicht wesentlich geringer als 1872. Auch waren Privatbestellungen auf Apparate besonders in der ersten Hälfte des Jahres noch genügend.

* * *

Bayern. Steinkohlenproduction. Der „Deutsche Reichsanzeiger“ bringt folgende Uebersicht:

Jahr	Productionsmenge. Centner.	Productionswerth. Thaler.	Zahl der Arbeiter.	Durchschnitts- werth pro Ctr. Steinkohle.
1848/49	2,211,926	275,334	1935	3,7 sgr.
1859/60	4,112,961	610,526	2142	4,4 "
1865	5,860,587	922,675	2427	4,7 "
1870	7,225,074	1,109,948	2735	4,6 "
1872	8,248,237	1,524,374	2898	5,5 "

Die Jahresförderung eines Arbeiters, welche 1848/49 nur 1143 Ctr. im Werthe von 142 Thlr. betrug, machte im Jahre 1872 2812 Ctr. im Werthe von 526 Thlr.

* * *

Bund und Cantone. Der Bundesrath genehmigte in seiner Sitzung vom 19. Aug. ein Gesuch des Directoriums der schweiz. Centralbahn um Verlängerung der Frist für die Leistung des Finanzausweises und den Beginn der Erdarbeiten der Eisenbahn Wasserfallen bis zum 1. Febr. 1876.

Ferner wurde genehmigt der Finanzausweis für die Unternehmung der Bergbahn Rorschach-Heiden, unter Vorbehalt der Genehmigung des Ueberganges der Concession von der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen an die Rorschach-Heiden-Bergbahngesellschaft durch die Bundesversammlung.

Ebenso erhielten die Genehmigung des Bundesrathes die Catasterpläne und Längenprofile für die Bauausführung der Eisenbahn Sulgen-Gossau in den Gemarkungen Niederbüren, Waldkirch und Hauptwyl, unter Vorbehalt der von der betreffenden Cantonsregierung gestellten und begründet befundenen Bedingungen, und ferner die Catasterpläne und Längenprofile für

die Bauausführung der Bahn Rorschach-Heiden auf dem Gebiete von Appenzell A. Rh., unter dem gleichem Vorbehalte.

Endlich wurden die Pläne für eine Reihe von Hochbauten auf den tessinischen Thallinien (Locomotivremisen in Biasca, Locarno und Lugano, Werkstättegebäude in Bellinzona u. a. m.) nach den gemachten Vorlagen genehmigt.

In der Sitzung vom 21. August wurde die Genehmigung erteilt für den Directorium der schweiz. Centralbahn eingereichten Finanzausweis für die Gäubahn und für die Bahn Langenthal-Wauwyl, für welche Linien die Baukosten, für erstere auf Fr. 14,647,500, für letztere auf Fr. 8,290,000 veranschlagt sind, — und ferner für die von der Tösstalbahn-Gesellschaft eingereichten Pläne für die Hochbauten dieser Linie.

Die am 19. August zusammengetretene ständeräthl. Commission, welche das Gesetz betr. den Frachtverkehr auf Eisenbahnen und betr. die Verbindlichkeit der Eisenbahnen zu Schadenersatz bei Tötungen und Verletzungen vorzubereiten hat, beendigte ihre Beratungen nach viertägigen Verhandlungen, die unter dem Präsidenten des Ständeraths, Hrn. Köchlin von Basel, geführt wurden, letzten Samstag den 22. d. Sie befasste sich ausschliesslich mit dem ersten der genannten Gesetze, betr. den Frachtverkehr, hat aber dasselbe bis zur definitiven Redaction der Vorschläge zu Ende beraten. Zum Zwecke dieser Redactionsfeststellung wird sie am 16. September wieder zusammen treten und alsdann auch das Gesetz betr. Tötungen u. s. w. in Behandlung ziehen.

Luzern. Der Regierungsrath ordnet in seiner Sitzung vom 17. Aug. die HH. RR. Kopp und Schobinger zu einer Conferenz mit dem schweiz. Eisenbahndepartement, den beteiligten Bahngesellschaften und der Regierung, sowie der Stadtbehörde von Luzern in Sachen der Bahnhofanlage ab.

Zug. Der Regierungsrath hat das Gesuch des Gründungscomité der Zürichsee-Goththardbahn um eine Subvention von 7000 Fr. zur Begutachtung an die Strassen- und Eisenbahn-Commission gewiesen.

Chronik.

Laut „Vaterland“ hat die Gemeinde Greppen die ihr zugeheilte Subvention von Fr. 25,000 für die Zürichsee-Goththardbahn dekretirt.

Am 19. August fand die officiële Probefahrt der neuen Dampfzähre der Nordostbahn und der bayerischen Regierung statt. Bei einer Belastung mit 14 beladenen Güterwagen wurde eine Geschwindigkeit von 14 Kilom. erreicht.

Die Jurabahn-Gesellschaft hat eine Bekanntmachung erlassen, wonach an Sonn- und Festtagen, sowie auch an andern Tagen bei grosser Frequenz, der Eintritt in die Wartsäle nur den mit Billets versehenen Personen gestattet und das Coupien der Billets nicht mehr in den Wagen, sondern beim Austritt aus den Wartsälen vorgenommen wird. Sie wurde zu dieser Maassregel gedrängt, da sie, wie es scheint, noch nicht genug Wagen und Personal hat, um den unerwartet starken Verkehr gehörig zu bewältigen und sich zahlreiche Passagiere die Unmöglichkeit genügender Controle zu Nutze machten, um sich das Fahrgeld zu ersparen. Ein Einsender der „Basler Nachrichten“ ist zwar mit dieser Maassregel nicht recht einverstanden und findet, es wäre einfacher und practischer, das Personal zu vermehren.

Die Gemeinde Lenzburg hat am 17. mit 135 gegen 108 Stimmen die von den vier Städten Winterthur, Zofingen, Lenzburg und Baden zu Gunsten der Nationalbahn für ein Obligationencapital von Fr. 9,000,000 verlangte Garantie ohne Bedingung angenommen. In Baden wurde am 15. eine Versammlung abgehalten, welche die Bedenken, die sich gegen diese Garantie ausserten, zu entkräften und auf dem Wege einer Gemeindeversammlung den wünschbaren Beschluss herbeizuführen sich vornahm.

In Muri machten am 14. eine Anzahl Arbeiter der aarg. Südbahn Strike, da sie per Rollwagen Erde mit 80 Cts. statt wie bisher mit 60 Cts. bezahlt werden wollten. Dieselben wurden einfach entlassen.

Die ersten Personenwagen für die Gotthardbahn sind bereits fertig. Dieselben stammen aus der Fabrik von Neuhausen und machen nun die Reise über den Mont Cenis nach dem Canton Tessin.

Unfälle.

Centralbahn. 13. 8. 74 verunglückte im Bahnhofe Herzogenbuchsee ein seit 8 Tagen probeweise als Conducteur fungirender Angestellter. Er wollte nach Ankunft des Bielerzuges in einem Waggon noch einige Effecten holen, als gerade der letzte Bernerzug in den Bahnhof einfuhr, dessen Locomotive ihn erfasste und ihm den Kopf zerquetschte. (Ostschweiz.)

Centralbahn oder Nordostbahn. 10. 8. 74. In Aarau verunglückte Abends ein Bahnwärter, der beim Strassenübergang die Barriere zu ziehen wollte, dabei von der Locomotive gefasst, unter dieselbe geworfen und an Kopf und Brust so schwer verletzt wurde, dass er nach drei Stunden starb. Er hinterlässt eine Frau und vier Kinder.

Tarife.

Jura-Bern-Bahn. Spezialtarif für Steinkohlen, Coaks im internen Verkehr der Linien Biel-Chaux-de-fonds und Sonceboz-Dachsfelden — ab 1. Sept.

Aargauische Südbahn. I. Nachtrag zum directen Gütertarif Aarg. Südbahn-Centralbahn, enthaltend Transitrachtsätze nach und von Basel-bad, Bahnhof-Mannheim, Ludwigshafen via Maxau, Bensheim, Darmstadt, Frankfurt a. M., Würzburg und weiter liegende Stationen — ab 1. Sept.

Nordostbahn. III. Nachtrag zum directen Württembergisch-Schweizerischen Güterverkehr (Württemb. Bahnstrecke ab Friedrichshafen, beziehungsweise badisch-württemb. Strecke ab Schaffhausen und Constanz) vom 1. Juli 1873, enthaltend die Taxerhöhungen von 20% für Einzelladungen und von 10% für Wagenladungen (von der Erhöhung werden nicht betroffen: Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und Mühlenfabrikate, Kartoffeln, Salz, Steinkohlen und Coaks) — ab 1. Sept.

Eisen- und Kohlenpreise.

London, den 21. August 1874.

Schienen.	50—60 lb. per yard	Wales	£	7. 15. —	bis	8. —. —
"	"	Cleveland	"	8. —. —	"	8. 5. —
"	"	Schottland	"	10. —. —	"	10. 10. —
"	"	Nth. Stafford	"	10. 10. —	"	10. 15. —
Bessemer Stahlschienen.	"	Wales f.o.v. Newport oder Cardiff	"	10. 10. —	"	—. —. —
"	"	f. o. v. Liverpool	"	10. 15. —	"	—. —. —
Roheisen.	Middlesborough Nr. 1	"	£	3. 17. 6.		
"	"	"	2	3. 15. —		
"	"	"	3	3. 12. 6.		
"	"	"	4	3. —. —		
"	Glasgow (Wassart)	"	—	4. 7. 9.		
Kohle.	London 22/3 à 24/—	per Tonne.				

Generalversammlungen.

Jura-Bern. 12. September 10^{1/2} Uhr, Rathhaus Biel.

Uetlibergbahn. 4. September 10 Uhr, Zimmerleuten Zürich.

Einzahlungen.

Wald-Rüti. Zweite Einzahlung mit 100 Fr. — 18. Sept.

Arth-Rigi. Dritte Einzahlung mit 100 Fr. — 31. Aug. bis 2. Sept.

Zinszahlungen.

Nordostbahn. Anleihen vom 3. November 1863, Coupon Nr. 21. — Anleihen vom 1. Juni 1862, Coupon Nr. 24 — vom 28. Aug. bis 1. Sept.

Zahl der Actien	Pari Curs	Einbez.	Actien	Zinstermin	Rendite 1872	Rendite 1873	Curse 16.—22. August.
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	—	5%)	512 ^{1/2} B.—500B.
800	500	500	Bödelibahn	n. d. Gen. Vers.	—	5	500B.
75,235	500	500	Centralbahn, alte . .	15. Apr. 31. Aug.	9	9	617 ^{1/2} G.—615G.
24,765	500	200	" neue	dto.	—	—	575G.—572 ^{1/2} G.
68,000	500	200	Gotthardbahn	30. Juni u. Dez.	6*)	6*)	497 ^{1/2} G.—500G.
25,000	500	100	Internat. Bergbahnen	März	—	6,25	525B.
57,416	500	500	Nordostbahn, alte . .	30. Juni u. Dez.	8	8	595G.
18,584	500	300	" neue	30. Juni u. Dez.	—	—	—
2,500	500	500	Rigibahn	15. Dezbr.	15	17	1275G.—1300G.
6,000	500	500	Regina montium . .	30. März	—	5	455G.
142,000	500	500	Suisse Occidentale . .	Juli	1,00	1,00	132, 131, 133G.
28,000	500	200	" privilegiées . . .	1. Juli	—	—	510, 508, 511G.
2,000	500	500	Uetlibergbahn	15. Mai	—	5*)	495G.—490G.
45,000	500	500	V. Sch.-Bahnen, Stam.	1. Jan. 1. Juli	—	—	60G.
			" Prioritäts.	1. Jan. 1. Juli	4,95	2	247 ^{1/2} G.—245G.
4,800	500	500	Locom.- u. Maschin.-Fabrik Winterthur.	1. Novbr.	—	0	400G.
3,150	500	500	Schw. Indust.-Gesellschaft Neuhausen . .	1. Octbr.	10	12	625B.—612 ^{1/2} B.
3,000	500	500	Wagg.-Fabr. Fribrg.	April	—	0	400B.
3,000	500	500	Eisenbahnmater.-Fabr. Bern	1. April	5	0	300G.

*) Bauzinsen.

Eingegangene Drucksachen.

Vertrag über die Gründung der Wynenthalbahngesellschaft.
Recueil des pièces officielles relatives au Chemin de fer de Jonction des trois lacs (Lac de Como, Lac de Lugano, Lac Majeur).
Concession für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn auf Urner-Gebiet.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 64. INHALT: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Leutkirch-Isny (Allgäubahn) von der Königl. Württembergischen Eisenbahn-Direction eröffnet. Zur Vereinfachung des Billetwesens, von Dulk. Vereinsgebiet: Saal-Unstrut-Eisenbahn, Abnahme der genannten Bahn Seitens der Eisenbahn-Commissarien. Bayern, Neue Gesetze für Ausdehnung der Bayer. Staats-, Ost- und Pfälzischen Bahnen. Württemberg, Hechingen-Balingen. Frankfurter Correspondenz. Grosse Berliner Pferde-Eisenbahn-Actien-Gesellschaft, Oramienburger Thor-Moabit eröffnet. Oesterreichisch-ungarische Correspondenz. Personal-Nachrichten. Ausland: Aargauische Südbahn, Jahresbericht pro 1873. Italienische Südbahnen, Geschäftsbericht pro 1863. Technisches: Zeitschrift des Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins. Juristisches: Schiedsspruch der Königl. Württembergischen Eisenbahn-Direction in einer Streitsache zwischen der Kaiserin Elisabeth-Bahn und der Hessischen Ludwigsbahn, Literatur: Kohn's Eisenbahn-Jahrbuch. — Nr. 65: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Donauwörth-Ingolstadt (Bayerische Staatsbahn) eröffnet. Die beabsichtigte Reform der Eisenbahn-Frachttarife im Deutschen Reiche (VI. Tarifvorschriften). Eine neue Abstempelung der Billets. Aus Sachsen. Aus Frankfurt. Münster-Enschede. Vergnügungsbillets nach der Schweiz. Berlin-Görlitz Rhein-Nahe-Eisenbahn, Geschäftsbericht pro 1873. Angermünde-Schwedt. Altenburg-Zeitz. Personal-Nachrichten. Ausland: Rumänische Eisenbahnen, Geschäftsbericht pro 1873. Schweden, Carlskrona-Wexjö eröffnet. Technisches: Sebald's Eisenbahnwagen-Kuppelung. — Nr. 66: Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, Techniker-Versammlung des Vereins. Thüringische und Westfälische Eisenbahn, Geschäftsberichte pro 1873. Bergisch-Märkische Eisenbahn, Modification des Betriebsvertrages mit dem Staate; Vollendung der Volmebahn. Braunschweigische Eisenbahn, Genehmigung zur Ausgabe v. Prioritätsobligationen. Saal-Unstrut-Eisenbahn eröffnet. Hannoversche Staatseisenbahn, Hannover-