

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 21

Sonstiges

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: 17.01.2026

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

Gotthard. Tessinische Thallinien. (Corr.) Auf den 17. d. wird Hr. Gotthardinspector Koller hier eintreffen, um Stück für Stück die Collaudation der Tessinischen Thallinien vorzunehmen, indem von nunhin bis zum 6. December die Bahn zweifelsohne vollständig betriebsfähig hergestellt werden wird, trotz der Schwierigkeiten, welche diesen vertragsgemässen Abschluss durch ungünstige Verhältnisse und durch Chicane der „Alta Italia“ in letzter Zeit entgegen getreten sind. Die Eröffnung wird am 6. December ohne öffentliche Festlichkeit stattfinden. Fertig gebaut wird der Bahnkörper alsdann noch nicht sein, aber wenigstens ein Geleise dem Betriebe übergeben werden können, und mehr fordert die Concession nicht. Die grösseren Dammbauten, Einschnitte, Tunnelausweitungen u. s. w. für das zweite Geleise werden alsdann beförderlichst während des Betriebes mit einem Geleise ausgeführt werden. — Es verdient der Erwähnung, dass die „Alta Italia“ diesem Resultat der concessionsgemässen Eröffnung allerlei Schwierigkeiten in den Weg legte, namentlich mittelst schleppender Beförderung des hiefür nothwendigen Bau- und Transportmaterials, welches fast ohne Ausnahme über den Brenner nach dem Tessin befördert werden musste. Die Strecke Chiasso-Camerlata ist natürlich, wie schon längst vorausgesehen, am 6. December nicht vollendet, ja wird wahrscheinlich nicht einmal im Laufe des folgenden Jahres vollendet werden. Die Ausrede der „Alta Italia“, dass sie die genannte Strecke nur bis zum Zeitpunkte der Vollendung beider Geleise der tessinischen Bahnen dem Verkehr übergeben müsse, widerspricht der deutlichen Vertragsbestimmung, worin der 6. Dec. ausdrücklich auch hiefür als Vertragstermin genannt ist. Ebensovienig stichhaltig ist eine zweite Ausrede, dass die internationale Station in Chiasso noch nicht errichtet sei, denn eine provisorische Installation derselben, wie sie nun stattgefunden, widerspricht dem Verträge nicht und übt auch keinen hindernden Einfluss; ja umgekehrt wäre eine definitive, umfassende Organisation eine unnütze Geldverschwendung gewesen, solange nicht der Verkehr über den Gotthard mit Vollendung des grossen Tunnels oder wenigstens des Tunnels durch den Monte Cenere jenen Umfang an Waarentransport angenommen haben wird, welcher der internationalen Station (Zollstation) erst Wirkung und Bedeutung gibt. Den Verkehr zwischen Chiasso und Camerlata wird die eidgen. Post nicht mehr führen, da alle bezüglichen Unterhandlungen zu keinem für die Schweiz annehmbaren Resultat gelangen wollten; einzig einen Postkurs wird sie noch aufrecht erhalten (Nachtkurs) und ferner je einen Conducteur mit den Briefsäcken nach Camerlata entsenden, um wenigstens diese eine Garantie für richtige Beförderung der schweiz. Postsendungen zu haben. Aller andere Verkehr wird aber Privatunternehmungen übergeben werden. — Es heisst auch, dass die „Alta Italia“ einige von den Schnellzügen, welche bisher über Mailand-Genoa mit der schweiz. Postverbindung correspondirten, wolle eingehen lassen. Leider lassen gegenüber diesen Plackereien sich keine Schritte mit Erfolg erheben, da die italienische Regierung der „Alta Italia“ gegenüber so machtlos dazustehen scheint, als die schweizerischen Bestrebungen.

Derendingen. Gegenüber der Klage, als ob die Schweiz. Centralbahn für die Strecke Solothurn-Derendingen eine zu hohe Fahrtaxe einfordere, erhalten wir die Berichtigung, dass allerdings früher die Distanz zwischen Mitte Aufnahmegebäude Solothurn und Mitte Wärlterhaus Derendingen, wo früher die Billetaussgabe stattfand, 3909 Meter betrug; — dass aber, nachdem die Billetaussgabe in den Güterschuppen verlegt wurde, die Distanz bis zur Mitte des Aufnahmegebäudes Solothurn nunmehr 4016 Meter beträgt. Bei Ausarbeitung des neuen Distanzenzeigers der Centralbahn, nach welchem die neuen auf Grundlage der Vorschriften der sogenannten Normalconcession gebildeten Taxen für den Personalverkehr berechnet wurden, nahm man die Distanz von Mitte des projectirten neuen Aufnahmegebäudes als maassgebend an, und diese Distanz misst 4003 Meter oder abgerundet 5 Kilometer, wonach die Taxen von 35, resp. 25 Centimes ganz gerechtfertigt sind.

Für ein neues Stationsgebäude Derendingen sind allerdings schon seit längerer Zeit die nöthigen Credite ertheilt; die Ausführung wurde aber bis jetzt verschoben, theils weil die Vollendung vieler anderer Bauten dringlicher erschien, theils weil es für passender erachtet wurde, die bevorstehende Einmündung der Emmenthalbahn erst abzuwarten.

Lausanne-Echallens. Recettes du 1 au 10 novembre 1874:

3,203 voyageurs, ...	frs. 1,868. 50
bagages, marchandises, petit bétail, etc.	frs. 205. 20
	frs. 2,073. 70

Du 1er janvier au 31 octobre 1874:

89,489 voyageurs, etc.	frs. 48,949. 05
92,692 voyageurs, etc.	Total général frs. 51,022. 75

Rigibahn. Betriebsergebnisse. October 1874:

Personen ...	2866 1/2 (1873: 2566 1/2)	Ertrag Fr. 13376. 35 (1873: 11694. —)
Gepäck ...	170 1/2 Ctr. (1873: 166 1/2)	„ 235. 60 (1873: 240. —)
Güter ...	20955 1/2 Ctr. (1873: 17507 1/2)	„ 20347. 05 (1873: 16868. 05)
Total ...	...	„ 33959. — (1873: 28803. 50)
Antheil der Rigibahn von Luzern ...	...	28766. 85 (1873: 25975. 80)
„ der Regina montium ...	...	2394. 50
„ der Arther Rigibahn ...	...	2797. 85 (1873: 2827. 70)
Totalergebnisse.	...	...

	1874	1873	Ertrag	Fr. 1874	Fr. 1873
Personen ...	104394	96063	Fr. 467529. 90	Fr. 430442. 25	
Gepäck ...	6867 1/2 Ctr. 7278 Ctr.	„	10367. 30	10300. 90	
Güter ...	189636 Ctr. 86184 Ctr.	„	177472. 90	76775. 15	
Total ...	...	...	655370. 10	517518. 30
Antheil der Rigibahn von Luzern ...	...	...	574518. 95	462826. 55
„ der Regina montium ...	...	...	12898. 30	—
„ der Arther Rigibahn ...	...	...	67952. 85	54691. 75

Eisenbahnkarte Oesterreichs. Die k. k. General-Inspection der österr. Eisenbahnen hat eine Uebersichtskarte der Eisenbahnen der österr.-ungar. Monarchie nebst den angrenzenden auswärtigen Landestheilen angefertigt und übergibt einen Theil der Auflage dem öffentlichen Verschleiss zum Preise von 4 fl. 20 kr. für das uncolorirte, 6 fl. 50 kr. für das colorirte Exemplar.

Schweiz. Localbahnen. Der Secretär des österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins, Leonhardt, schreibt in dem Bericht über die neuliche Excursion dieses Vereines in die Schweiz Folgendes:

„Getreu dem Sparsamkeitsprincip arbeitet die Gesellschaft mit einem wahrhaft bewundernswerthen kleinen Ingenieur-Personal; allein Herr Oberingenieur Fierz hat es verstanden, sich unter guten Ingenieuren die besten herauszusuchen, und diese Herren werden nicht nur glänzend honorirt, sondern auch von ihrem einzigen Vorgesetzten wahrhaft kameradschaftlich behandelt. Dafür arbeitet aber auch Jeder mit einer Lust und Freude, dass man unwillkürlich selbst seine Freude darüber haben muss. Und dass sich bei diesem Principe die Gesellschaft am allerwenigsten zu beklagen hat, das ist mir an diesem Vormittage zur vollsten Gewissheit geworden.“

Wir unterschreiben diess Urtheil in vollkommenem Einverständniss, und gewiss wird Jeder, der mit dem Personal der Localbahnen in Berührung kommt, bald einen freundlichen Gegensatz im gegenseitigen Verhältniss derselben zu dem auf andern derartigen Anstalten herrschenden Geist erkennen. Wir schreiben diess nicht zu besonderm Lob des Personals der Localbahnen; wer thut, was sich gehört, verdient desswegen noch kein Lob. Wir schreiben diess nur, um zu constatiren, dass eine solche Unternehmung auch geführt werden kann, und gut geführt werden kann, ohne jene brutale Rohheit in Behandlung der untern Angestellten, ohne jenes System der Spionage und Denunziation, ohne jenes den Zeiten des Corporalstockes entlehnte sich Wälzen im Gefühl seiner Macht, wie es anderswo der Fall ist. Es ist mit einem Unternehmen schon schlimm bestellt, wenn kein einziger seiner Angestellten ein gutes Wort über die Verwaltung zu sagen weiss, und die Meisten, aber nur unter vier Augen, sich über die Verwaltung und das System in einer Weise ausdrücken, die ein nur zu deutlicher Aufschrei des täglich auf schreiende Weise mit Füßen getretenen Ehrgefühls ist — und solche Unternehmen gibt es in der Schweiz. Dass aber schliesslich unter einem solchen System Publikum und Actionäre am meisten leiden, ist klar, und darum eine öffentliche Mahnung wohl gerechtfertigt.

System Wetli. In dem eben erwähnten Reisebrief berichtet Herr Leonhardt über das System Wetli wie folgt:

Das Wetli'sche System der Schraubenbahn ist bekannt, und macht der seltsame Oberbau auf eine so lange Strecke einen eigenthümlichen Eindruck. Weiter auf dieses System einzugehen, versage ich mir ungenügend mit Rücksicht auf die von unserm anwesenden Collegen Oberingenieur Böck und Bauunternehmer Porges bestimmt ausgesprochene Absicht, hierüber dem Vereine im Laufe dieses Winters eingehende Mittheilungen zu machen.

Etwas aber muss ich doch hier zum Ausdruck bringen, und zwar mein lebhaftestes Bedauern in zweifacher Hinsicht:

1. Darüber, dass Freund und ich uns in der letzten Sitzung des Reise-Comités von der Eloquenz eines Zahnradmannes haben überreden lassen, den Besuch dieser Schraubenbahn aus dem officiellen Programm wieder zu streichen, und 2. darüber, dass Herr Wetli mit seiner Idee bei der Anfertigung der betreffenden Locomotive so wenig Entgegenkommen gefunden hat. Die Maschine, an der bisher die Versuche so kläglich gescheitert sind, da ihr nach einer Fahrt von 300 Meter regelmässig der Athem ausgegangen ist und die dem Erfinder doch eigentlich hilfreich zur Seite stehen sollte, ist ein wahres Monstrum von Schwerfälligkeit und primitiver Ausführung.

Bund und Cantone.

Bundesrath. 9. Nov. Auf eine Eingabe der internationalen Gesellschaft für Bergbahnen, welche darauf abstellt, dass die mit Bundesbeschluss vom 10. October letzthin gewährte Erneuerung der Zollbegünstigungen für Schienen, die für die erste Anlage einer concedirten Eisenbahn bestimmt sind, auch auf die Zahnstangen ausgedehnt werde, die zum Bau der von genannten Gesellschaft erstellten Bahnen Verwendung finde, ist von Seite des Bundesrathes ein ablehnender Bescheid erfolgt, indem der besagte Beschluss nur von Schienen spreche, und der Bundesrath demselben nicht eine weitergehende Auslegung geben könne.

Vom 11. November. Auf den bezüglichen Bericht und Antrag des Eisenbahndepartements hat der Bundesrath die Pläne für die Bauausführung genehmigt:

- a. betreffend die Anlage der Linie Bassecourt-Pruntrut der bernischen Jura-
bahnen und in den Gemarkungen Glovelier, Montmelon und Courgenay;
b. betreffend die Anlage der Bahn Freiburg-Peterlingen-Yverdon
auf freiburgischem Gebiet zwischen Corcelles und Gleyres, II. Section,
Kilometer 2 + 320 bis 16 + 643 mit Vorbehalt weiterer Planvorlage für
Strassenübergänge.

Ein Gesuch der Inhaber der am 23. Sept. 1873 erteilten Concession für
eine Eisenbahn von Croy nach Gingins und an die französische Grenze
wird der Bundesversammlung zur Berücksichtigung in der Weise empfohlen,
dass der vorliegende Entwurf der Concession für eine Eisenbahn von Dijon
gegen Genf dahin ergänzt werde, es sei der Inhaber dieser letzten Concession
auf den Fall, dass die bereits concedirte Eisenbahn von Croy oder La Sarraz
nach Gingins und an die französische Grenze zur Ausführung gelangt, zu
verpflichtet, von Fernex aus eine Verbindungsbahn bis zur Schweizergrenze
gegen Gingins zu erbauen und zu betreiben.

Bundesrath. 14. Nov. Die Direction der Gotthardbahn zieht
unterm 10./11. ds. an, es dürfte laut dem Berichte ihres Obergeringens gelingen,
die Bahnstrecke Biasca-Locarno und Lugano-Chiasso am 6. December nächst-
hin, dem durch die Concessionen und den internationalen Vertrag vom 15.
October 1869 festgesetzten Termin, dem Betriebe zu übergeben. Sie ersucht
um Anordnung der Collaudation. Zur Vornahme dieser letzteren werden die
HH. Inspectoren Koller und Seifert abgeordnet.

Es werden genehmigt:

1) die von der Direction der Bischofszellerbahn vorgelegten
Pläne für die Ueberbrückung des Sorn-Thals bei Niederbüren (Canton
St. Gallen);

2) die Pläne für das 2. Bauabschnitt der Langenthal-Wauwilbahn,
den Tunnel zwischen Altbüren und Eberseken und die zugehörigen Verein-
schnittungen umfassend;

3) der von der Direction der Nordostbahn vorgelegte Plan für die
Erweiterung des Bahnhofes Brugg.

Aargau. Der von Baden eingereichte Recurs gegen die übernommene
Garantie des Obligationencapitals der Nationalbahn ist von der zuständigen
Behörde abgewiesen worden.

Chronik.

Das Initiativcomité für die Langenthal-Huttwylbahn richtet
an den Grossen Rath von Bern das Gesuch um eine Staatssubvention von
1,200,000 Fr. zu den, den andern bernischen Bahnunternehmungen unter
ähnlichen Verhältnissen gewährten Bedingungen. Die Eingabe sagt unter
Andem:

„Zweck des Berichts ist darzuthun, dass es für den Staat Bern kein
unrentables Geschäft sein wird, die Bahn Langenthal-Huttwyl finanziell zu
unterstützen, auch in dem Fall, wenn die Linie nicht weiter geführt werden
sollte. Zu letztem ist indessen sehr gegründete Aussicht vorhanden. Sowohl
die zunächst beteiligten luzernischen Gemeinden als das Jura-Gotthardbahn-
Comité machen bedeutende Anstrengungen, die einen um die Fortsetzung
unseres Stückes bis Wohlhausen zum Anschluss an die Bern-Luzernbahn
zu ermöglichen, das andere, das grosse Project der Jura-Gotthardbahn selbst
lebensfähig zu machen. Für Letzteres bedarf es aber eines Capitals von
Fr. 42,000,000, das eben nicht so schnell aufzubringen ist.“

Die Kosten der Linie Langenthal-Huttwyl werden auf Fr. 2,700,000 ver-
anschlagt = Fr. 193,000 per Kilometer. (L. Tgbl.)

Olten. Die zahlreich besuchte Gemeindeversammlung hat laut B. N.
am 8. diess die Uebereinkunft mit der Centralbahn betreffend Anlegung des
Gäubahnhofes und die Ueberbrückung der Aare genehmigt.

Lausanne-Ouchy. Der Tunnel unter dem Montbenon, der die Bahn
Ouchy-Lausanne in das Thal des Flonbaches führen soll, ist bis auf 82 Meter
durchbrochen.

Als Betriebsdirector der Arth-Rigibahn wurde vom Verwaltungsrathe
gewählt Hr. Emanuel Friedlin, früher Bahnhof-Inspector in Basel und jetzt
Betriebsdirektor an der Kalenbergbahn in Nussdorf bei Wien.

Aargau. Eine aus fast allen Gemeinden der von der Nationalbahn
im Canton Aargau berührten Landesgegend beschickte Versammlung hat ein-
stimmig beschlossen, eine Massen-Deputation an die Regierung zu senden, um
die letztere um beförderliche Erledigung der noch anhängigen Recurse in
abwesendem Sinne zu ersuchen.

Wutachthalbahn. Oberlauchringen-Stühlingen sei der Vollendung
nahe, Bahnkörper und Planum der Stationen vollständig hergestellt, sämt-
liche Kunstbauten vollendet, es mangle nur noch die Auflage der Schwellen
und des Gedeckes. In wenigen Wochen werden der ganze Geleisebau und
die Stationsgebäude vollendet sein. Die Bauleitung führt der Inspector Seyb.

Italien. Am 9. November wurde die Linie Trofarello-Chieri eröffnet.

Unfälle.

In Zollikofen suchte und fand am 9. Nov. Abends ein junger Deutscher
den Tod, indem er sich beim Herannahen des letzten Zuges auf die
Eisenbahnschienen legte.

Aus Reigoldswyl kommt von den Arbeiten der Wasserfallbahn
die erste Unglücksbotschaft. Am 9. diess wurde ein älterer Mann, mit
Untergraben eines Abhanges beschäftigt, von einer plötzlich sich ablösenden
starken Erdmasse zu Boden gedrückt, sodass er einen doppelten Bein-
bruch nebst mehreren Quetschungen an Leib und Kopf erlitt. Man brachte
ihn sofort nach Liestal in den Cantonsspital.

Am 10. November 1874 Mittag ereignete sich bei der Bahnbaute in Ror-
bas folgender Unfall: Einem Arbeiter, der mit einem beladenen
Rollwagen aus dem Tunnel gefahren kam und circa 40 Schritte vor dem
Ausgang mit einem andern Rollwagen zusammenstoss, wurde in der
Kniegegend das eine Bein zerquetscht, so dass er wahrscheinlich amputirt
werden muss.

Am 10. November Abends entgleiste Zug 31 zwischen Derendingen und
Zuchwyl. Der Unfall wurde durch eine Kuh veranlasst, welche in
dem Momente sich auf der Linie befand, als der Zug heranbrauste, und
unter die Locomotive gerieth, was zur Folge hatte, dass der zweite Per-
sonenwagen sofort aus den Schienen gehoben wurde. Ausser der Be-
schädigung des Wagens und einer kleinen Verspätung ist kein weiteres
Unglück zu beklagen.

Vereinigte Schweizerbahnen. 10. November. Abends verunglückte auf
der Station Au ein 51 Jahre alter Mann. Er fiel, als er in den Wagen
einsteigen wollte, von der Treppe und wurde mit schwer verletztem Kopfe
und einem weggerissenen Arme aufgefunden. Derselbe soll etwas ange-
trunken gewesen sein und so den Unfall selbst verschuldet haben.

Deutschland. Im Monat September cr. sind laut „D. R. A.“ auf den
sämtlichen Bahnen Deutschlands (excl. Bayerns) im Ganzen vor-
gekommen: 63 Entgleisungen, 57 Zusammenstösse und 19 sonstige
Betriebs-Ergebnisse (auch einschliesslich derjenigen, bei welchen keine
Störung im Betriebe eingetreten ist). Verunglückt sind im Ganzen 173
Personen und zwar: 9 Passagiere (2 getödtet, 7 verletzt), 143 Bahn-
bedienstete (26 getödtet, 117 verletzt) und 21 fremde Personen (13 ge-
tödtet, 8 verletzt). Von den Personen, welche den Tod freiwillig suchten,
sind 9 getödtet worden. Von den getödteten Reisenden kommt je 1
Tödtung auf 86,392,000 zurückgelegte Achskilometer der Courier-, Schnell-,
Personen- und gemischten Züge. Von den Verletzten kommt je 1 Ver-
letzung auf 24,682,400 zurückgelegte Achskilometer der genannten Züge.
Von der Gesamtzahl aller Verunglückungen kommt je 1 Verunglückung
auf 3,415,900 zurückgelegte Achskilometer aller Züge.

* * *

Zahl der Actien	Parl Curs	Ein- bez.	Actien	Zinstermin	Rendite 1872 1873	Curse 8. — 14. Nov.
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	0/0	490B.
800	500	500	Bödelibahn	n. d. Gen. Vers.	5*	—
75,235	500	500	Centralbahn, alte . .	15. Apr. 31. Aug.	9	582 1/2, 721 1/2 73 3/4 B.
24,765	500	200	„ neue	dto.	—	556 1/2 — 552 1/2 B.
68,000	500	200	Gotthardbahn	30. Juni u. Dez.	6*	502 1/2 G.
25,000	500	100	Internat. Bergbahnen	März	—	—
57,416	500	500	Nordostbahn, alte . .	30. Juni u. Dez.	8	590 — 582 1/2 B.
18,584	500	300	„ neue	30. Juni u. Dez.	6,25	567 1/2 — 562 1/2 B.
2,500	500	500	Rigibahn	15. Dezbr.	15	136, 137, 135 G.
6,000	500	500	Regina montium . .	30. März	—	410B.
142,000	500	500	Suisse Occidentale . .	Juli	1,60	500G.
28,000	500	200	„ privilegiées . . .	1. Juli	—	490B.
2,000	500	500	Uetlibergbahn . . .	15. Mai	5*	—
45,000	500	500	V. Sch.-Bahnen, Stam.	1. Jan. 1. Juli	4,95	246 1/4 — 245 G.
			„ Prioritäts . . .	1. Jan. 1. Juli	—	—
4,800	500	500	Locom.- u. Maschin.- Fabrik Winterthur . .	1. Novbr.	—	315 G.
3,150	500	500	Schw. Indust.-Gesell- schaft Neuhausen . .	1. Octbr.	12	571 1/4 B.
3,000	500	500	Wagg.-Fabr. Fröbbrg.	April	—	—
3,000	500	500	Eisenbahnmat.-Fabr. Bern	1. April	5	—

*) Bauzinsen.

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen
der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

Folgende Techniker werden gesucht:

I. Ingenieur-Fach:

- 1) Mehrere Geometer für eine schweiz. Bahngesellschaft.
- 2) Ein Geometer zur Aufnahme eines gebirgigen Complexes.
- 3) Ein junger Ingenieur zur Aus-
hülle bei Terrain-Aufnahmen, Ni-
vellements etc. bei einer Fluss-Cor-
rection.
- 4) Mehrere Bauführer-Assistenten u.
Zeichner für eine schweiz. Bahn-
gesellschaft.

II. Maschinenbau-Fach:

- 1) Ein Dozent für Maschinenbau an
ein Technikum in Deutschland.
- 2) Ein Zeichner auf das Bureau eines
Eisenwerks in der Schweiz.
- 3) Ein Maschinen-Ingenieur für die
Leitung des Zugdienstes einer im
Bau begriffenen schweizerischen
Bahn.
- 4) Ein junger Maschinen-Ingenieur
nach England.

III. Hochbau-Fach:

- 1) Ein Architect für Eisenbahnhoch-
bauten.
- 2) Mehrere Zeichner für Civilbauten.

IV. Lehr-Fach:

- 1) Ein Lehrer der Mathematik für
ein grösseres schweiz. Privat-
Institut.

Nachfrage:

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

I. Ingenieur-Fach:

- 1) Ein Ingenieur mit 7 Jahren Praxis
in der Schweiz und im Ausland.
- 2) Mehrere Eisenbahn-Ingenieure mit
3 bis 4 Jahren Praxis.
- 3) Mehrere jüngere Ingenieure.

II. Maschinenbau-Fach:

- 1) Mehrere junge Maschinen-Inge-
nieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

III. Chemisch-technisches Fach:

- 1) Ein junger Chemiker.

Bemerkungen:

- 1) Auskunft über offene Stellen wird
nur an Mitglieder ertheilt.
- 2) Die Stellen-Vermittlung geschieht
unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen
nimmt mit Dank entgegen das:

Bureau der
Stellen-Vermittlungs-
Commission,
Nr. 66, Mühlebachstrasse,
Neumünster bei Zürich.

* * *