

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 1 (1874)  
**Heft:** 23

## **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:** 15.01.2026

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

L'attaque de St-Ursanne ne fait rien prévoir qui puisse donner des craintes: selon la manière dont se comportera l'attaque du puits, il faudra de 8 1/2 à 12 mois pour opérer la rencontre. Pour réunir la galerie inclinée au puits il faudra de 9 à 12 mois dans la même éventualité, de sorte que l'on peut compter sur le percement complet du tunnel d'ici à 12 mois.

A partir de ce percement, l'achèvement doit s'opérer en 6 mois.

Au tunnel de Glovelier il faut admettre 5 mois pour la rencontre du puits de Glovelier avec la tête; à cette époque il devra rester 520 m. à percer par 2 attaques dans un rocher moyennement dur; on peut compter sur 9 mois.

L'achèvement du souterrain de Glovelier peut donc être considéré comme étant notablement en retard, mais en installant 3 postes aux attaques de tête l'entrepreneur pourrait gagner sur ce délai. — En tous cas il n'est pas en retard sur les délais convenus.

**B. Ligne Delémont-Bâle.** Les travaux de la section Delémont-Zwingen sont très-avancés; les maçonneries à mortier, à l'exception des revêtements de tunnels étant achevés, et les terrassements qui restent à faire ne s'élevant qu'à environ 70,000 m.c., dont 30,000 m.c. pour l'emprunt en gravier de la gare de Delémont, 16,000 m.c. de la tranchée également en gravier de Zwingen, et le solde en rocher, on peut admettre que l'infrastructure de cette section sera achevée fin février 1875.

Pour la section Zwingen-Bâle les maçonneries ne sont en retard que pour les ponts du Kessiloch, où une grève de maçons et les difficultés de fondations on fait perdre beaucoup de temps. Cependant nous avons bon espoir d'achever pour la même époque les travaux de cette section.

Les travaux de bâtiments ont bien marché; il y a lieu d'espérer qu'ils seront sinon achevés, au moins prêts à être utilisés quand la voie sera posée.

**C. Ligne Tavannes-Delémont.** Les travaux de cette ligne sont prêts à être adjugés; le concours est clos. Afin de les activer nous avons remis à M. Trouttet le tunnel de Courrendlin, de 160 m. qui donne passage à d'importants déblais. Les tranchées de tête ont été poussées vigoureusement, et l'on est entré en galerie des deux côtés.

**D. Ligne de la Broye.** Les terrassements et ouvrages d'art ont marché de telle façon que nous sommes sûrs d'être prêts avant la Compagnie de la Broye. — Il en est de même pour les bâtiments.

**Chemin de fer de la Suisse Occidentale.** Longueur exploitée: 332 kilomètres.

Mouvement et Recettes. — 2me dizaine du mois de novembre 1874.	
67,800 voyageurs ... ..	frs. 108,500. —
350 tonnes de bagages, chiens ... ..	10,500. —
21,900 tonnes de marchandises, etc. ... ..	169,000. —
	frs. 288,000. —
Recettes de la dizaine correspondante de 1873 ... ..	302,000. —
	Différence frs. 14,000. —
Recettes à partir du 1er janvier 1874 ... ..	frs. 10,680,267. 65
" " " " 1er " 1873 ... ..	10,556,056. 12
	Différence frs. 124,211. 53

Lausanne-Echallens. Recettes du 11 au 20 novembre 1874:	
2,655 voyageurs ... ..	frs. 1,600. 45
bagages, marchandises, petit bétail, etc. ....	248. —
	frs. 1,848. 45

Du 1er janvier au 10 novembre 1874:	
92,692 voyageurs, etc. ... ..	frs. 51,022. 75
95,347 voyageurs, etc. ... ..	Total général frs. 52,871. 20

## Bund und Cantone.

Bundesrath. Sitzung vom 23. November. Der Bundesrath hat aus den Jahresberichten einiger Bahnverwaltungen und aus andern Quellen erfahren, dass die Bestimmung von Art. 9 des Eisenbahngesetzes betreffend Freigebung des dritten Sonntages für die Bahnbeamten und Angestellten immer noch sehr verschieden ausgelegt und vollzogen wird; er erlässt daher an die schweizerischen Eisenbahndirectionen die Einladung zur Berichterstattung darüber, ob ihr gesamtes Personal die durch den erwähnten Gesetzesartikel vorgeschriebene Sonntagsruhe genieße, eventuell auf welche Classe von Angestellten die betreffende Vorschrift noch keine Anwendung finde und welches die entgegenstehenden Gründe seien. Dabei sollen die Directionen anführen, ob auch dem zahlreichen Corps der Wagenschieber, Manövranten u. s. w., überhaupt des zwar mit Tagelöhnen bezahlten, aber wirklich doch ständigen Personals eine regelmässige Sonntagsruhe zu Theil wird, ohne Verzichtleistung auf den betreffenden Taglohn.

Der Direction der Winterthur-Singen-Kreuzlingen-Bahn bewilligt der Bundesrath kraft Art. 3 und 4 des Eisenbahnpfandrechtsgesetzes und nach stattgehabter Ausschreibung im Bundesblatt die Bestellung eines Pfandrechts im ersten Range auf besagte Eisenbahn in ihrem jeweiligen Bestande, soweit sie auf Schweizergebiet liegt, zur Sicherstellung eines durch ein Bankconsortium versprochenen 5% Anleihe von 5 Millionen Franken, welches zur Vollendung und Betriebseinrichtung der Eisenbahn verwendet werden soll.

— Sitzung vom 25. November. Die schweizerische Gesellschaft für Localbahnen in Basel wünscht, die Schmalpurbahn Winkeln-Herisau-Apenzell in ihrem jetzigen Bestande im ersten Range zu verpfänden, behufs Sicherstellung eines Anleihe von 1,900,000 Fr., wovon 700,000 Fr. laut Vertrag vom 27. November 1872 appenzellische Interessenten zu leisten und theilweise (300,000 Fr.) bereits einbezahlt, die übrigen 1,200,000 aber der Basler Bankverein und Betheiligte übernommen haben, und welches zum Ausbau der verpfändeten Linie bestimmt ist. Auf gestelltes Ansuchen erlässt der Bundesrath gemäss Art. 2 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 betreffend Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen eine dahingehende Bekanntmachung im Bundesblatt mit Fristansetzung bis 19. December 1874 für die Anbringung allfälliger Einsprachen gegen die beabsichtigte Verpfändung.

— Sitzung vom 26. November. An die durch den Rücktritt des Herrn Pümpin erledigte Stelle eines Central-Ingenieurs für das Betriebsmaterial ist Hr. Heinrich Keller von Wülflingen (Zürich) gewählt worden.

Der Bundesrath hat die Finanzansweise der Nordostbahn-Direction für die Eisenbahn Zieglbrücke-Näfels und des leitenden Ausschusses der Eisenbahngesellschaft Effretikon-Wetzikon-Hinwil als rechtzeitig und genügend anerkannt, sowie die Statuten der letztern Gesellschaft vom 29. Mai 1873 genehmigt.

— Sitzung vom 28. November. Der Eisenbahnunternehmung Bern-Luzern wird die Ausschreibung der Errichtung eines Pfandrechts im ersten Range zu Gunsten der Basler Handelsbank für ein Anleihen von 10 Millionen Franken in üblicher Form bewilligt.

Aus dem Verzeichniss der Verhandlungsgegenstände der ordentlichen am 7. December nächsthin beginnenden Wintersession haben wir zu notiren:

9. Botschaft und Gesetzesentwurf betreffend die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition der Eisenbahnen und auf andern vom Bunde concedirten Transportanstalten. (Anhängig beim Nationalrath.)

10. Botschaft und Gesetzesentwurf betreffend die Verbindlichkeit der Eisenbahnen und andern vom Bunde concedirten Transportanstalten zum Schadenersatz für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tötungen und Verletzungen. (Anhängig beim Nationalrath.)

11. Botschaft und Gesetzesentwurf betreffend die Rechtsverhältnisse der Verbindungsgeleise zwischen dem schweizer. Eisenbahnnetz und gewerblichen Anstalten. (Anhängig beim Ständerath.)

12. Botschaft und eventueller Concessionsentwurf betreffend eine Eisenbahn von Chambésy bis an die französische Grenze gegen Gex. (Anhängig beim Ständerath.)

13. Botschaft vom 16. October 1874 betreffend Concessionsänderung der Bahn Croy-Allaman. (Anhängig beim Nationalrath.)

14. Botschaft und Concessionsentwurf für eine Dampfomnibuseisenbahn von Zürich nach Höngg.

15. Botschaft betreffend Fristverlängerung für die Eisenbahn Bötzenegg-Nordostbahn (Rapperswil).

20. Botschaft vom 28. October 1874 betreffend die Verzollung von Eisenbahnmateriale. (Anhängig beim Ständerath.)

21. Botschaft und Gesetzesentwurf betreffend das Postregal. (Beim Ständerath anhängig.)

22. Botschaft und Postvereinsvertrag, abgeschlossen vom Postcongresse in Bern im October 1874.

23. Botschaft betreffend Abänderung des Postvertrags mit Belgien, betreffend Geldanweisungen.

24. Botschaft betreffend Abänderung des Postvertrags mit den Niederlanden betreffend Geldanweisungen.

27. Recurs der Regierung des Cantons Tessin gegen Bundesrathsbeschluss vom 11. Februar 1874, betreffend cantonale Consumsteuer auf eingeführten Eisenbahnmateriale. (Anhängig beim Nationalrath.)

Luzern. Regierungsrath, 25. November. Dem schweizerischen Eisenbahn-Departement wird mitgetheilt, dass man sich mit dem von ihm zur Vernehmung übermachten Gesuch der schweiz. Centralbahn um Gestattung der Vereinigung der Station Melchnau und der Haltestelle St. Urban zu einer gemeinsamen Station Melchnau-St. Urban bei Kleinroth einverstanden erklären könne, hingegen gegen ein weiteres Verschieben der letztern noch mehr nach Süden Einsprache erheben müsste.

Schwyz. Der am 2. December zusammentretende Cantonsrath hat ein Gesuch der Gründungsgesellschaft der Zürichsee-Gothardbahn um Subventionirung von Seite des Staates zu behandeln.

St. Gallen. Der Grosse Rath erkannte Tagesordnung über die Motion des Generaldirectors der Vereinigten Schweizerbahnen, Wirth-Sand, betreffend gesetzliche Regulirung der staatlichen Betheiligung bei Eisenbahnunternehmungen.

— In der Sitzung vom 25. d. lag dem Grossen Rathe der Beschlussesentwurf und die Botschaft des Regierungsrathes bezüglich der Subvention an die Zürichsee-Gothardbahn vor. Derselbe geht auf Gewährung einer Subvention von Fr. 600,000 in Actien unter folgenden Bedingungen:

- dass dem Canton eine vom Regierungsrathe zu wählende Vertretung in dem Verwaltungsrathe eingeräumt werde;
- dass die Zürichsee-Gothardbahn sich verpflichte, gleichzeitig mit der Erstellung eines Eisenbahndammes über den Zürichsee bei Rapperswil und in Verbindung mit demselben auch einen Strassendamm, entsprechend den hierüber bestehenden und allfällig noch zu erlassenden eidgenössischen und cantonalen Vorschriften, in alleinigen Kosten zu erstellen;
- dass der am 11. Juni 1870 decretirte Staatsbeitrag von Fr. 80,000 an den Seedamm mit der obigen Actienbetheiligung dahinfalle;
- dass die politische Gemeinde Rapperswil sich verpflichte, den Unterhalt des Strassendamms zu übernehmen, wogegen derselben die vom Bunde in Aussicht gestellte Subvention von Fr. 100,000 unverkürzt überlassen wird;
- dass die Einzahlungen auf die zu zeichnenden Actien erst geleistet werden dürfen, wenn der Bundesrath die Bausumme festgesetzt und den Nachweis über das Vorhandensein derselben als geleistet erklärt haben wird.

Der Beschlusses-Entwurf wird an die schon im Juni gewählte Commission (N. Z. Z.) gewiesen.

Wallis. Der Grosse Rath hat den Vertrag mit der Simplonbaugesellschaft einer Neuercommission zur Begutachtung überwiesen und auf den Antrag derselben genehmigt. Es wurde bloss hinsichtlich der durch die alte Gesellschaft gemachten Caution von 250,000 Fr. und des staatlichen Antheils ein geringfügiger Vorbehalt gemacht.

Zürichsee-Gotthardbahn. Am 29. November findet in Wolterau die Bezirksversammlung des Bezirks Hofe statt, um über die zu leistende Subvention für die Zürichsee-Gotthardbahn abzustimmen. Es wird laut „Marchbote“ beantragt, die den drei Gemeinden zugedachte Summe von Fr. 230,000 auf Rechnung des Bezirkes zu übernehmen. Gegen diesen Antrag mache sich zwar eine ziemliche Opposition geltend, doch glaube man, dass die Mehrheit sich auf eine Subvention von Fr. 100,000—130,000 vereinige.

### Chronik.

Die Gemeinde Andelfingen hat vorletzten Samstag beschlossen, die technischen Vorarbeiten für eine Eisenbahnlinie Andelfingen-Frauenfeld sofort unter Mithilfe der hiebei interessierten Gemeinden vorzunehmen und den Regierungsrath zu ersuchen, den Bau der Strasse II. Classe von Andelfingen nach Flaach so lange zu verschieben, bis Gewissheit vorhanden sei, dass das Eisenbahnproject Andelfingen-Bülach nicht zu Stande komme.

Die Eisenbahnversammlung in Klein-Dietwil zur Besprechung des Langenthal-Huttwyl-Projectes war laut „Oberarg. Tagbl.“ von 130 Mann besucht und fasste nach gewalteter einflussreicher Discussion einstimmig folgende Beschlüsse:

1) Es sei mit allen Mitteln dahin zu wirken, dass das Project Langenthal-Huttwyl in die erste Kategorie der zur Subventionirung vorgeschlagenen Linien gestellt und mit einer festen Subvention von 800,000 Franken bedacht werde.

2) Sollte das zu erreichen nicht möglich sein, dann wenigstens eine Subvention von 50,000 Fr. per Kilometer zu verlangen.

3) Beim Grossen Rathe dahin zu wirken, dass wenigstens die lästige Bedingung des Weiterbaues nach Wohlhausen fallen gelassen werde.

4) Sollte keiner dieser Wünsche durchzubringen sein und die von der Eisenbahndirection in dem betreffenden Decret gemachten Vorschläge unverändert angenommen werden, dann die Regierung zu ersuchen, dass sie ihre Vermittlung bei den luzernischen Behörden eintreten lasse, damit diese für das auf luzernischem Boden befindliche Stück einen entsprechenden Staatsbeitrag gewähren.

Endlich wurde noch ein erweitertes Comité von 15 Mitgliedern niederzusetzen beschlossen, in welchem alle die beteiligten Gemeinden vertreten wären. Die Wahl der Mitglieder überlässt die Versammlung den betreffenden Gemeinderäthen.

Laut „Fr. Rhätier“ hat das Directorium der Centralbahn zu einem Directionssecretär der Betriebsdirection Hrn. Fürspr. Nadig in Chur ernannt. Suisse Occidentale (Ligne de la Broye). Le „Bulletin fin.“ peut annoncer que dans une convention passée le 25 novembre courant, entre les compagnies de la ligne longitudinale de la Broye et de la Suisse Occidentale, réglant divers points entre elles, la première de ces compagnies s'est engagée à retirer l'opposition qu'elle avait faite à la demande de la dernière, de pouvoir constituer une hypothèque sur la ligne en construction, de Palézieux à Fräschels, hypothèque promise comme garantie aux souscripteurs du dernier emprunt de 4,240,000 fr.

Tössthalbahn. Die Erdarbeiten haben am 28. November beim Einschnitt in Lipperschwendi begonnen.

Letzten Montag fand laut „Ostschweiz“ in Sulgen eine Eisenbahnconferenz zwischen den verschiedenen Interessenten der Linie Gossau-Sulgen statt. Auf dieser Konferenz wurden endlich einmal verschiedene immer noch pendente Fragen, z. B. rücksichtlich des Thalüberganges bei Söhrenthal und der Einmündung bei Gossau definitiv geregelt. Der Bahnhof in Gossau kommt südlich vor den schon bestehenden; bei Söhrenthal gibt es eine eiserne Brücke, die Ueberbrückung kostete 100,000 Fr. weniger als ein Damm.

Am 23. November hat nach der „N. Z. Z.“ die Collaudation der Eisenbahn Winkeln-Herisau durch die eidgen. Inspectoren Blotitzky und Seiffert und den Cantonsabgeordneten Walser von Teufen stattgefunden. Der Betrieb soll laut „Basler Nachr.“, insofern Alles gut geht, auf 1. Januar 1875 eröffnet werden können.

Auf den Snowdon soll eine Eisenbahn nach Rigisystem gebaut werden.

### Unfälle.

Vereinigte Schweizerbahnen. Am 24. November, Morgens 9 Uhr 15 Min., wurde eine Frau, ca. 45 Jahre alt, welche bei einem Bahnübergang in Niederschwerzenbach, ungeachtet geschlossener Barriere, die Linie noch überschreiten wollte, von dem von Zürich kommenden Bahnzug Nr. 93 überfahren und getödtet.

### Eisenpreise.

London, den 28. November 1874.

Amerik. Schienen 50 bis 60 lb. peryard	£ 7.5.0 bis 7.10.0 f.o.b. Wales.
do. do. do.	7.5.0 „ 7.10.0 „ Tyneu. Tees.
do. 66 bis 75 lb. do.	7.10.0 „ 7.15.0 „ Wales.
do. do. do.	7.10.0 „ 7.15.0 „ Tyneu. Tees.
Strassen Tramway Schienen	7.15.0 „ 9.00.0 „ Teesod. Wales.
Stahlschienen	10.10.0 „ 11.00.0 „ Liverpool.
	10.0.0 „ 10.10.0 „ Wales.

### Eingegangene Drucksachen.

Jura Bernois. Cinqüième rapport trimestriel. Novembre 1874. Dr. Alfred Geigy. Einige Erörterungen über das schweiz. Eisenbahnwesen. Basel 1874.

II N. 47 de l'Giornale LE INDUSTRIE, L'AGRICOLTURA IL COMMERCIO periodico Settimanale che si pubblica in Torino, via Bogino, n. 2, contiene le seguenti materie:

SOMMARIO — La coltivazione a vapore nel Wiltshire in Inghilterra (continuazione) — Sull' influenza della ruggine delle cereali sulla natura e la facoltà di germinazione e di sviluppo delle piante. — Solenne apertura degli studi nella R. Scuola di Medicina veterinaria — Industria tessile — L'aggio sul rame — Polmonia — Elenco degli attestati di Privativa rilasciati nel mese d'ottobre — Avviso — Bollettino Commerciale — Annunzi.

- Angström, C. A., Ueber Gesteinsbohrmaschinen. Aus Jern - Kontorets Annaler für 1874 übersetzt von B. Turley. Mit 3 lith. Taf. (in gr. Folio) gr. 8. (32 S.) Leipzig, Felix. 1 Rthl.
- Broadbent, J. and Fr. C. Campin, Earthwork Tables, showing the Contents, in Cubic Yards, of Embankments, Cuttings etc. of Heights or Depths up to an average of 80 feet. Square-16<sup>o</sup>, 64 p. cloth, London, Lockwood. 5 sh.
- Charpentier, A., Tracé des voies de communication et des courbes de raccourcissements. 8<sup>o</sup>. Bruxelles. 6 fr.
- Traité pratique des ponceaux, ponts et viaducs en maçonnerie et des aqueducs en maçonnerie et en poterie. 8<sup>o</sup>. Ebendas. 6 fr.
- Cotton, Ch. P., Manual of Railway Engineering. For the Field and the Office. 2. edit. revised and enlarged. Post-8<sup>o</sup>, 182 p. cloth, Dublin (London, Spons). 7 sh. 6 d.
- Gallarati, E., Esposizione di Vienna nei rapporti coll' ingegneria. Relazione. In-4<sup>o</sup>, 92 pag. Milano, Civelli.
- Gerlach, Ingen., H., Die Bergwerke des Cantons Wallis, nebst einer kurzen Beschreibung seiner geologischen Verhältnisse in Rücksicht auf Erz- und Kohlenlagerstätten. Mit einer geologischen (chromo-lith.) Durchschnitts-carte (in qu. Fol.) und 2 (chromo-lith.) Plänen (in qu. 4.). gr. 8. (107 S.) Sitten 1873. (Basel, Georg.) 2/3 Rthl.
- Heinzerling, Bau-R., Prof. Dr. Frdr., Grundzüge der constructiven Anordnung und statischen Berechnung der Brücken- und Hochbau-Constructionen. 2. Thl. Die statische Berechnung der Brückenconstructionen. 2. Hft. Die stat. Berechnung der gestützten und aufgehängten Brücken. Mit zahlreichen, durchgerechneten Beispielen und 11 lith. Tafeln (in gr. u. qu. Fol.) Zum Gebrauche bei Vorträgen und Privatstudien über Brückenbau, sowie bei stat. Berechnungen von Brücken. gr. 4. (VI, 196 Sp.) Leipzig, Felix. 3/3 Rthl. (I—II, 2.: 9 Rthl.
- Hesse, F. A. v., Die Werkzeugmaschinen zur Metall- und Holzbearbeitung. gr. 8<sup>o</sup>. Leipzig, Baumgärtner. 3/3 Rthl.
- Ingenieur-Kalender für Maschinen- und Hütten-Techniker f. 1875. Herausgegeben von P. Stühlen. gr. 16<sup>o</sup>. Geb. Essen, Bäderer. 1 Rthl. 2/3 Ngr.
- Ingenieur- und Architecten-Kalender für 1875. Herausgegeben von R. Sonndorfer. 7. Jahrg. gr. 16<sup>o</sup>. Geb. Wien, v. Waldheim. 1/3 Rthl.
- Kalender für Eisenbahnen-, Strassen- und Wasserbau-Ingenieure, herausgegeben von A. Reinhard und W. Schlebach. 2. Jahrg. 1875. gr. 16<sup>o</sup>. Geb. Stuttgart, Wittwer. 1 Rthl.
- Kesseler, C., Die Dampfkessel-Explosionen und das Haftpflichtgesetz. Ein Wort an alle Industrielle, welche den Dampf als Betriebskraft benutzen, sowie an unsere gesetzgebenden Factoren. 8. (47 S.) Greifswald, Bamberg. 1/3 Rthl.
- Loewe, F., Ueber variable Belastung der Eisenbahnbrücken. gr. 8<sup>o</sup>. München, Theod. Ackermann. 6 Ngr.
- Mahler, J., Die moderne Sprengtechnik, dargestellt durch Bohrmaschinen, Luftcompressoren, Dynamit und elektrische Zündung für die Gesteinergewinnung im Steinbruche, dem Berg- und Eisenbahnbau etc. 5. Aufl. gr. 8<sup>o</sup>. Wien, Lehmann & Wentzel. 8 Ngr.
- Molinari, G., Prontuario per l'ingegnere, architetto, geometra, ragioniere e costruttore. Puntata I. In-8<sup>o</sup>, 32 pag. Mantova, tip. Guastalla. 2 L.
- Prontuario per l'ingegnere, architetto, geometra, ragioniere e costruttore. Puntata II. In-8<sup>o</sup>, pag. 33—64. Mantova, tip. V. Guastalla. 2 L.
- Pupovac, M., Die Diamant-Bohrmaschine und ihre Verwendung beim Schürfen, Schachtabteufen und submarinen Felsprengen. gr. 4<sup>o</sup>. Wien, Helf's Sortimentsbuchh. 5/6 Rthl.
- Richard, ..., Die Maschinen- und Locomotivfabrik der Hannover'schen Maschinenbau-Actien-Gesellschaft zu Linden vor Hannover. gr. 4<sup>o</sup>. Hannover, Schmorl & v. Seefeld. 2 Rthl.

### 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) Mehrere Bauführer-Assistenten u. Zeichner für eine schweiz. Bahngesellschaft.

#### II. Maschinenbau-Fach:

- 1) Ein Docent für Maschinenbau an ein Technikum in Deutschland.
- 2) Ein junger Maschinen-Ingenieur nach England.

#### III. Hochbau-Fach:

- 1) Ein Architect für Eisenbahnhochbauten.
- 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-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

#### III. Chemisch-technisches Fach:

- 1) Ein junger Chemiker.

#### Bemerkungen:

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder erteilt.
- 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.

NB. Eine auf die Stellenvermittlung bezügliche Zuschrift konnte wegen Verspätung keine Aufnahme mehr finden.