

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 2/3 (1875)
Heft: 15

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: 22.02.2026

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

Streitfalles, die Anführung von Beweismitteln, Namen und Wohnort der Parteien und Zeugen zu enthalten haben, können entweder schriftlich oder mündlich, persönlich oder durch Bevollmächtigte angebracht werden. Den Parteien ist ferner ein Ablohnungsrecht bezüglich der Schiedsrichter eingeräumt und sind die Verhandlungen mit Ausnahme der Berathung des Spruches öffentlich. Letzterer wird durch absolute Stimmenmehrheit geschöpft. Bei Schöpfung des Urtheils ist das Schiedsgericht zwar an die Bestimmungen des Civilrechtes und des jeweilig geltenden Betriebsreglements, aber an keine gerichtsordnungsmässigen Formen und Beweisregeln gebunden. Die Frist zur Erfüllung der in dem Schiedsspruch aufgetragenen Leistungen soll in der Regel nicht länger als vierzehn Tage und nicht kürzer als drei Tage sein. Von der Handels- und Gewerbekammer werden von Zeit zu Zeit die Taxen bestimmt, welche als Vergütung für die durch das Schiedsgericht erwachsenden Auslagen zu leisten sind.

* * *

Zur Eisenbahn-Betriebsordnung.

Die Abzeichen der Stationsvorstände. Die Beamten des äussern Dienstes, welche vorzugsweise mit dem Publicum in Verkehr treten, demselben bei Anwesenheit von Zügen zur Auskunft bereit sein sollen und in Fällen von disciplinarischem Einschreiten ihre Autorität zur Geltung zu bringen haben, somit also die Stationsvorstände und Bahnhofinspectoren, sowie deren Stellvertreter, bedürfen nothwendig einer ganz besondern äussern Auszeichnung, durch welche sie dem Publicum gegenüber sofort als oberste Instanz, als oberste Platzbeamte erscheinen. In Deutschland und Oesterreich hat man in der hochrothen Mütze ein vortreffliches Erkennungszeichen des Stationschefs gefunden. Diese hochrothe Mütze ist schon völlig populär; Jedermann weiss, was sie zu bedeuten hat und wer darunter steckt, und da ein so grosses Gebiet, wie das obiger beider Länder, mit dieser Institution schon vollkommen vertraut ist, so frägt es sich, ob die hochrothe Mütze nicht auch in der Schweiz eingeführt werden sollte. — Unzweifelhaft sind unsere schweizerischen, namentlich die deutschschweizerischen Stationsvorstände nicht genügend ausgezeichnet. Die Anzahl der Borden an der Mütze bezeichnen bei der Nordost- und Centralbahnen den Rang der Beamten. Aus der Ferne kann man denselben gar nicht erkennen und in der Nähe nur diejenigen, welche mit der Bedeutung dieser Abzeichen genau bekannt sind. Uns Schweizern geht dies noch leichter als den Ausländern, weil die Gradabzeichen unserer Offiziere einem ähnlichen Prinzip folgen. Ganz ungenügend ist das Abzeichen der Stationsvorstände bei den Vereinigten Schweizerbahnen. Ein Stationsvorstand ist von einem Güterexpedienten oder Einnehmer gar nicht zu unterscheiden, und nur bei näherer Untersuchung des Abzeichens findet man einen Unterschied mit den übrigen Angestellten heraus: ein kleines silbernes, geflügeltes Rad, das eine Mal gestickt, das andere Mal von weissem Metall. Der Bahnhofinspector unterscheidet sich im Fernern nur durch das goldene Abzeichen, welches jedoch in kürzester Zeit weiss wird. Es ist somit die Frage, ob bei den schweizerischen Stationsvorständen die rothe Mütze eingeführt werden soll, gewiss am Platze. Es liegt dies im Interesse des Publicums, aber auch im Interesse der Angestellten resp. der Verwaltungen.

* * *

Die grossen internationalen Ausstellungen. Anlässlich der im nächsten Jahre stattfindenden Weltausstellung in Philadelphia hat ein englischer Statistiker Erhebungen über die bisherigen Weltausstellungen gemacht, aus denen wir Folgendes mittheilen:

Die grosse internationale Ausstellung in London von 1851 hat am 1. Mai begonnen und 141 Tage gedauert, die Sonntage ausgenommen. Die Zahl der Besucher erreichte 6,039,195; die Einnahmen betrugen 10,608,060 Fr.

Die Weltausstellung vom Jahr 1855 in Paris wurde am 15. Mai eröffnet und 200 Tage nachher, die Sonntage inbegriffen, geschlossen. Sie wurde von 5,162,330 Personen besucht, von welchen 3,202,475 Fr. eingenommen wurden.

Die internationale Ausstellung in London im Jahr 1862 wurde am 1. Mai eröffnet und dauerte, die Sonntage inbegriffen, 171 Tage. Besucht wurde diese Ausstellung von 6,211,103 Personen; die Einnahmen betrugen 10,213,250 Fr.

Die im Jahre 1867 in Paris stattgefundene Weltausstellung wurde am 1. Mai eröffnet und dauerte, die Sonntage inbegriffen, 217 Tage. Die Zahl der Besucher erreichte die enorme Summe von 8,805,991 und die Einnahmen betrugen 10,518,375 Fr.

Die Weltausstellung von Wien endlich im Jahr 1873, begann am 1. Mai und dauerte 186 Tage mit Inbegriff der Sonntage. Sie wurde von 6,740,500 Personen besucht, von welchen 5,161,950 Fr. eingenommen wurden.

Die Gesammtzahl der Personen, welche die erwähnten 5 Ausstellungen besuchten, beläuft sich auf 32,959,119. Diese Zahl übersteigt die Zahl der Bevölkerung von ganz Grossbritannien. Die Einnahmen betragen 39,704,110 Fr.

Wenn man die Zahl der Besucher auf einen Tag berechnet, so erreichte die Ausstellung von Paris im Jahr 1867 die höchste Summe; in einem Tag, nämlich Sonntags den 27. October, besuchten 173,923 Personen die Ausstellung. Nachher folgt die Ausstellung von Wien, welche an einem Tage, den 2. November (Schluss der Ausstellung), von 135,674 Personen besucht wurde. Die im Jahre 1851 zu Paris stattgefundene Ausstellung nimmt in dieser Beziehung den dritten Rang ein und zwar mit 123,017 Besuchern an einem Tag, Sonntag den 9. September. Dann folgen die zwei Ausstellungen von London, welche in den Jahren 1851 und 1862 stattfanden und zwar mit 109,915 Besuchern die erste, Dienstag den 7. October, und 67,891 Besuchern die letztere, Donnerstag den 30. October. (N. Z. Z.)

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gottardtunnel. Fortschritt der Tunnelbohrung während der letzten Woche: Bei Göschenen 22²/₃ Meter, bei Airolo 24¹/₂ M., Total 46,90 M.; täglicher Durchschnitt somit 6,70 Meter.

Localbahnen. Der Verwaltungsrath der schweiz. Gesellschaft für Localbahnen hat soeben den zweiten Jahresbericht über 1874 veröffentlicht. Die Jahresbilanz schliesst mit einem Passivsaldo von Fr. 273,095. 36 und einer Gesamtsumme von Fr. 7,700,000. Die Baurechnung erzeigt Fr. 1,592,864. 47. Die im Bau mehr oder weniger vorgeschrittenen Linien sind: Winkel-Herisau-Urnäsch-Appenzell, Stäfa-Wetzikon und Muriaux-Affoltern-Aegeri. An den beiden letztern Linien mussten die angefangenen Planarbeiten unterbrochen werden. Ueber den Stand der Angelegenheit spricht sich das Schlusswort folgendermaassen aus: Das Jahr 1874 war für unsre Gesellschaft ein schweres Jahr. Ihr Fortbestand war sogar längere Zeit auf's Aeusserste bedroht. Glücklicher Weise zeigte das Ende des Jahres 1874 etwige Besserung. Da in den Verhältnissen unserer Gesellschaft durchaus nichts Unsolides oder Krankhaftes liegt, wie die Rechnungen hinreichend beweisen, so dürfen wir von der allmälichen Besserung des Geldmarktes auch die Verbesserung unserer Situation erwarten. In allen diesen Stürmen hat aber Eines nie bei uns gewankt: der Glaube an die Zukunft der Idee, deren Verwirklichung unsre Gesellschaft angestrebt hat. Gerade unter den ausnahmsweisen Schwierigkeiten, welche unsern ersten Bahnbau umgaben, ist dieser Glaube immer mehr gewachsen. Wir dürfen es nach gemachten Erfahrungen mit vollster Kenntniß der Verhältnisse sagen, dass eine normalspurige Bahn auf der Linie, welche wir in Appenzell bauen, unmöglich unter 300,000—400,000 Fr. per Kilometer zu erstellen gewesen wäre, während unser Bahnsystem mit der Summe von 150,000 Fr. per Kilometer, die für uns eine ganz ausnahmsweise Höhe hat, im Grunde das Gleiche leistet. Für Linien in gebirgigen Gegenden ist der grosse Vorteil unseres Systems durch die Erfahrungen im Appenzell ganz außer Zweifel gestellt. In weniger gebirgigen Gegenden werden allerdings die Differenzen nicht so gross sein, und es wären eben desshalb im Interesse der Sache sehr wünschbar gewesen, einen zweiten Versuch unter normalern Verhältnissen, z. B. mit der Linie Stäfa-Wetzikon, ausführen zu können. Hier würde unser Bau- und Betriebssystem nach Seiten der Kostenersparnis sicher nicht minder bedeutende Resultate an den Tag legen. (N. Z. Z.)

Herr G. Zingg in Meggen lässt einen kleinen Schraubendampfer für sein Etablissement bauen, der u. A. zur Herstellung einer directen Verbindung zwischen diesem Theile des Sees und Flüelen bestimmt ist, während bis dahin dieser Verkehr über Luzern vermittelt wurde.

Es wird im „Landboten“ gerügt, und wenn das erzählte Factum richtig ist, mit Recht gerügt, dass für die Mandatsendung und Postnachnahmen, also für etwa 600 Stück per Tag, ungerechnet die Einzugsmandate, für die ganze Stadt Zürich bloss 3 Facteure bestellt sind, die dann bei ihrer geringen Besoldung und ihrer Verantwortlichkeit einen wahren Hundedienst haben. Unglaublicher Weise sei es auch schon vorgekommen, dass einem Facteur auf einmal circa 80 Mandate zur Auszahlung in Totalsumme übergeben worden seien, ohne Beifügung eines Bordereau's oder eines Verzeichnisses der Empfänger.

Berner Postvertrag. Der officiöse „Moniteur“ schreibt betreffs des Anchlusses Frankreichs an den Berner Postverein: „Es ist richtig, dass die französische Regierung dem Postvertrage ihre endgültige Zustimmung erteilte. Sie hatte jedoch ihre Zustimmung gewissen Modifikationen des Vertrags untergeordnet, welche sie so schnell erhielt, weil man grossen Werth darauf legte, dass Frankreich sich der „Union“ anschliesse. Selbstverständlich schloss sich die französische Regierung dem Vereine nicht sofort an, weil sie befürchtete, dass ihr Staatsschatz jährlich 4—5 Millionen Fr. verlieren würde. Aber es ist augenscheinlich, dass von dem Augenblick an, wo alle übrigen Regierungen den Postverein angenommen, sie unserer Unterstützung entbehren und uns in der Praxis beträchtlichere Verluste an Einnahmen zufügen könnten, als die waren, welche unsere Zustimmung erheischt. Die französische Regierung bemühte sich daher, eine gewisse Anzahl von Interessen sicher zu stellen, welchen in dem ursprünglichen Vertrage nicht hinlänglich Befriedigung gewährt worden war. So war die Unentgeltlichkeit des Transits für die 750 Kilometer willig, aber die Länge wurde in gerader Linie berechnet. Da Genf von Calais nur 730 Kilometer entfernt liegt, so hätten wir dessen Briefschaften ohne Entschädigung befördern müssen. Wir erklärten, dass die Entfernung in Postsachen nach den Eisenbahnen berechnet werden müssen, da sonst eine Ungerechtigkeit für Frankreich entstehen würde. Die schweizer. Regierung gab dies auch zu. Die nämlichen Bemerkungen wurden betreffs der Seetransporte gemacht, welche nach dem Berner Vertrag unter 300 Meilen unentgeltlich sind. In der Levante würde diese Berechnung uns grossen Schaden zufügen, und man bewilligte uns, dass die Entferungen in der Levante zwischen dem französischen Postbüro und den fremden berechnet werden. Drittens verlangten wir einige Garantien betreffs des Verfahrens bei der Revision der Verträge, indem wir bemerkten, dass es gerecht wäre, dass in diesem Falle das Votum von Montenegro nicht mehr zähle, als das von Russland und Deutschland. Endlich drückte die französische Regierung den Wunsch aus, dass die Convention von Bern erst am 1. Januar 1876 in Kraft trete.“

Bundesratsverhandlungen. Der Bundesbeschluss vom 19. December 1874 betreffend Errichtung eines eidg. Forstinspectores ist, nachdem

am 7. d. die Eingabefrist für Volksabstimmungsbegehren unbenutzt abgelaufen, in Kraft und mit dem 8. April als vollziehbar erklärt worden. Zum Forstinspector ist gewählt Hr. J. Coaz von Chur, Forstinspector des Cantons St. Gallen.

An die durch Beförderung erledigte Stelle eines zweiten Secretärs der Oberzolldirektion ist gewählt Hr. Arisi Rollier von Nods (Bern), Gehülf bei der Hauptzollstätte in Romanshorn.

Die Tarifbestimmungen der Tössthalbahn sind mit Vorbehalt einiger Berichtigungen und Ergänzungen genehmigt worden.

Der Direction der schweiz. Gesellschaft für Localbahnen ist die Eröffnung des Betriebes der Strecke Winkel-Herisau mit einigen von den betreffenden Experten im Sinne besserer Sicherung des Verkehrs vorgeschlagenen Vorbehalten auf den 12. d. M. bewilligt worden.

A p p e n z e l l . Die Fahrt der Materialzüge auf der Eisenbahlinie Winkel-Herisau geht laut dem „App. Anz.“ ganz regelrecht; dieselbe wird in 14–15 Minuten zurückgelegt, könnte aber in 12 Min. gemacht werden. Letzten Donnerstag kam in Herisau eine Ladung mit 1000 Centnern an. Wenn die Materialzüge bis den 12. April beendigt werden können, ist die definitive Eröffnung der Bahn auf diesen Tag festgesetzt. Nachher ist es bei 10 Zügen nicht mehr möglich, die Materialzüge ohne Beeinträchtigung des Kurses fortzusetzen. Die Personenwagen sind sehr schön und bequem eingerichtet; unter denselben zeichnet sich namentlich ein sehr eleganter Salonwagen für Gesellschaften aus, mit Raum für 16–20 Personen. Die einfache Fahrt in dritter Classe kostet 30, retour 50 Rp.

N e u e n b u r g . Nationalrat Perret hat im Grossen Rente den Antrag gestellt, dass künftig kein Mitglied des Staatsrates mehr Mitglied des Verwaltungsrates einer Eisenbahngesellschaft sein dürfe.

E i s e n b a h n w e s e n . Auf Montag den 12. April hatte das eidg. Postdepartement eine Eisenbahnfahrt von Bern über Lausanne nach Genf angesetzt, und zwar in Eisenbahnwagen, die mit Gaz carbür erleuchtet waren.

Den 3. d. fand in Löwen in Affoltern eine Versammlung des Eisenbahncomité des Bezirks unter Zuzug von Delegierten der Gemeinderäte statt. Ein von ersterm vorgelegter neuer Vertragsentwurf mit der Localbahngesellschaft wurde gutgeheissen. Nach diesem Entwurf würde die genannte Gesellschaft der Verpflichtung zum Bau einer Schmalspurlinie und der Bezirk der Verpflichtung zur finanziellen Unterstützung derselben entbunden. Die Fr. 339,000 Obligationen der Linie Zürich-Luzern, sammt den Fr. 3500 Zinsvergütung vom letzten Jahre fallen wieder dem Bezirke zu. Die Localbahngesellschaft solle ihrerseits auf den nach Basel vergebenen Fr. 400,000 Obligationen einen Gewinn von Fr. 6000 garantiren, der mit den genannten Fr. 3500 zu einem Fonde zusammengelegt würde, aus welchem eine allfällige zu Stande kommende Linie Hausein-Ottenbach zu unterstützen wäre. Auf das Verlangen auch nur einer Gemeinde müsse aber der Fonds vertheilt werden. Die Concession für die erwähnte Linie soll von der Localbahngesellschaft noch während 5 Jahren erneuert werden. Sollte die Localbahngesellschaft diesen Vertragsentwurf nicht acceptiren, so wird das Comité bevoilichtigt, die früheren Verträge als gebrochen zu erklären und demgemäß zu verfahren.

W y n e n t h a l b a h n . Nachdem die Verhandlungen zwischen Abgeordneten der Central- und Nordostbahngesellschaft und des Wynenthalbahncomités nicht zu dem von letzterm gewünschten Resultate gelangt waren, hat sich das genannte Comité mit der Nationalbahn in Unterhandlungen zum Zwecke einer Beteiligung der letztern Gesellschaft an dem Unternehmen einer Wynenthalbahn eingelassen. Am 25. März wurde sodann in einer Conferenz in Zürich, an welchem die Nationalbahn durch Hrn. Stadtpräsident Ziegler, das Wynenthalbahncomité durch die Herren Nationalrat Straub, Grossrath Karer und Olivier Zschokke, Ingenieur, vertreten waren, ein vorläufiger Vertrag aufgesetzt, zu dessen Besprechung die Actionäre der Wynenthalbahn auf nächsten Sonntag nach Teufenthal eingeladen werden. Nach diesem Vertragsentwurf beteiligt sich die Nationalbahngesellschaft an der Wynenthalbahn, deren Kosten auf Fr. 2,800,000 berechnet werden, mit folgenden Leistungen:

1) Sie gestattet der letztern die unentgeltliche Benutzung der Strecke Aarau-Suhr nebst dem Bahnhof Suhr, Werth Fr. 400,000.

2) Sie liefert das Betriebsmaterial, Werth Fr. 400,000, unverzinslich für die Linie Suhr-Menziken.

Die übrigen 2 Millionen werden von der beteiligten Landesgegend in Obligationen auf den Inhaber al pari der Nationalbahn zur Verfügung gestellt, unter nachfolgenden Bedingungen:

- a. Für das Anleihen der 2 Millionen Fr. wird die Bahn von Suhr nach Menziken, jedoch ohne Bahnhof Suhr, aber mit Inbegriff des entsprechenden Betriebsmaterials, gemäss § 9 des Bundesgesetzes über Verpfändung von Eisenbahnen vom 24. Brachmonat 1874, in erster Hypothek verpfändet;
- b. der Eisenbahnunternehmer Winterthur-Zofingen bleibt das Recht gewahrt, die Linie Suhr-Menziken für weitere Obligationen im Betrage von höchstens Fr. 300,000 im gleichen Range und Recht mit dem Anleihen der 2 Millionen Fr. zu verpfänden;
- c. die Eisenbahnunternehmung Winterthur-Zofingen wird das Anleihen von 2 Millionen Fr. während der ersten 10 Jahre zu 4% und während der weiteren 10 Jahre zu 5% verzinslich;
- d. das Anleihen wird fest auf 20 Jahre gemacht und ist während dieser Zeit von Seite der beteiligten Landesgegend unaufkündbar. Der Nationalbahn bleibt das Recht vorbehalten, das Anleihen der 2 Millionen Franken nach Ablauf der ersten 10 Jahre mit vorausgegangener halbjähriger Kündigung den beteiligten Gemeinden zurückzuzahlen;
- e. die Einzahlung geschieht in Raten nach Maassgabe des Fortganges des Baues, die erste Einzahlung von 10% spätestens 2 Monate nach dem Inkrafttreten des Vertrages;
- f. es wird angenommen, dass der Bau Aarau-Menziken 1½ Jahre nach dem Inkrafttreten des Vertrages, spätestens bis Mai 1877, vollendet sei;
- g. der Vertrag tritt in Kraft, sobald die beteiligte Landesgegend das Capital der 2 Millionen beschafft hat.

Die Interessen des Wynenthalbahn resp. der Obligationengläubiger werden durch ein ständiges Comité vertreten, aus welchem ein Mitglied auch im Verwaltungsrath der Nationalbahn Sitz und Stimme haben soll.

N o r d o s t b a h n . Nachdem der Bundesrat die Pläne für provisorische Erweiterung des Bahnhofs Winterthur, um dessen Mitbenutzung durch die Tössthalbahn und die Linie Winterthur-Singen zu ermöglichen, genehmigt und die genannten beiden Unternehmungen für die zu ihren Gunsten erwachsenden Bauausgaben Caution geleistet haben, ist von der Nordostbahndirection die sofortige Anhandnahme der Erweiterungsbauten angeordnet und ein Theil derselben bereits vergeben worden. Diese Bauten bestehen namentlich in selbstständiger Durchführung der Linie Singen-Winterthur von Oberwinterthur bis nach Winterthur, Verdopplung der Wartäle, Verlegung und Erweiterung der Locomotiv- und Wagenremisen, Erbauung eines neuen Güterschuppens und Vermehrung der Geleise.

S i m p l o n b a h n . Hr. Ingenieur Lommel hat letzten Montag in der Industrie- und Handelsgesellschaft von Lausanne einen bemerkenswerthen

Vortrag über die Erstellung der Simplonbahn gehalten. Nachdem der Vortragende gezeigt hatte, welchen Landestheilen die Simplonbahn speziell dienen und mit welch verhältnismässig billigen Kosten dieselbe erstellt werden könnte, kam er zu dem Schlusse, dass im Interesse des Unternehmens sofort mit den definitiven Tracéstudien und mit der Durchbohrung des Tunnels begonnen werden sollte. Die „Gaz. de Laus.“ fügt hinzu, dass die Ideen des Hr. Lommel schon jetzt Gegenstand des Studiums competenter Männer seien und dass nach ihrer Überzeugung die Frage des Simplondurchstichs sehr bald in eine neue Phase treten werde.

G o t t h a r d b a h n . Aus Rom wird der „Gaz. del Popolo“ in Turin geschrieben: „Bekanntlich hat der schweizerische Bundesrat an die Regierung von Italien eine Schadenersatzforderung für Verzögerung der Section Camerata-Chiasso, welche bereits am 6. December vorigen Jahres hätte erstellt sein sollen, gerichtet. Der Bundesrat wird von dieser Forderung, welche mehr als 100,000 Fr. beträgt, nicht abstehen; die italienische Regierung ist in grosser Verlegenheit, weil Genua und Mailand ihre Subventionen nicht einzubezahlen wollen; jene beträgt 7, diese 2 Millionen. Sie stützen ihre Weigerung auf einige Bedingungen der Verträge, welche gar nicht ausführbar sind. Das Ministerium wäre in nicht geringer Verlegenheit, wenn die Städte Recht behielten und es, durch einen internationalen Vertrag gebunden, vom Parlamente eine Subvention von nahezu 10 Millionen begehrten müsste, weil im Abschluss jener Verträge nicht mit der nötigen Umsicht verfahren worden ist.“

R o m , 7. April. Aus der „Perseveranza“ entnimmt man: Gestern wurden die Bohr- und Erdarbeiten zwischen dem Lucernario und dem Olimpino-Tunnel beendet, wodurch der Betrieb der Strecke Camerata-Chiasso wesentlich beschleunigt werden wird.

E m m e n t h a l b a h n . Das „Oltener Wochenblatt“ berichtet: „Hr. Director Dietler befogte bei der Vergabe der Arbeiten für die Emmenthalbahn ein System, das Nachahmung verdient. Er übergab nämlich nicht grosse Strecken einem oder zwei Unternehmen, sondern machte kleine Loose, welche die Arbeiter selbst übernehmen und ausführen konnten. Diese bildeten Arbeitercompagnien, die ein hiefür bezeichneten Chef dirigirte. Die Aussicht auf guten Gewinn war ein mächtiger Sporn zur gesteigerten Thätigkeit und die Unternehmer hatten reichen Verdienst. Bei grossen Loosen können nur wohl-hintersetzte Herren concurrieren, der gewöhnliche Arbeiter ist gänzlich ausgeschlossen. Die grossen Unternehmer übergeben die Arbeit gewöhnlich mit grossem Profit an Unteraccordanten, die dann auch wieder Unteraccordante abschliessen, so dass der Arbeiter, der schliesslich die Arbeit mit der Schaufel in der Hand ausführt, kaum so viel verdient, als zur Befriedigung der allernothwendigsten Bedürfnisse erforderlich ist. Den Profit, den alle die Zwischenaccordanten machen, kann nach obenerwähntem System der Arbeiter selbst einstecken.“

S c h w y z . Die Wädenswil-Einsiedelnbahn, die viel bespöttelte, ist gegenwärtig von der Nordost- und der Zürichsee-Gothardbahn eifrig umworben. Gegenüber dem von ersterer proponirten Vertrage, der nur noch der Genehmigung durch die Gemeinde Einsiedeln harrt, sind neuestens von Seite der Direction der Zürichsee-Gothardbahn neue Offerten an den Bezirksrat gelangt, die ungleich günstiger sein sollen als die ersten und ganz unabhängigt von der übrigen Linie der Zürichsee-Gothardbahn und ohne Ausschluss von Wädenswil eine Realisirung zuverlässig in Aussicht stellen, indem für diese Abtheilung ein besonderes Bank-Consortium einsteche. (B. N.)

Die Bauten auf der Bergbahn Rorschach-Heiden schreiten wacker vorwärts, so dass man hofft, den Betrieb auf Anfang Juli eröffnen zu können.

Eingegangene Drucksachen.

38. Verwaltungsbericht des kaufmännischen Directoriums an die kaufmännische Corporation in St. Gallen. Vom 1. November 1873 bis 31. October 1874.
39. Catalog der Bibliothek des kaufmännischen Directoriums in St. Gallen. I. Supplement.
40. Bericht über das Südbahn-Anleihen und dessen Verlegung auf die beteiligten Gemeinden. Aarau 1875.
41. Zweiter Jahresbericht der schweizer. Gesellschaft für Localbahnen, umfassend den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. December 1874.
42. Dampfomnibus-Bahn. Erste Section: Zürich-Unterstrass-Wipkingen-Höngg.
43. Sechster Jahresbericht des Schweizerischen Vereins von Dampfkesselbesitzern. Ziegler'sche Buchdruckerei 1874.
44. Fünfter Rechenschaftsbericht über die Verwaltung der Zürcher Kantonalbank, umfassend das Jahr 1874.
45. Die Eisenbahn-Tarife. Referat von Dr. L. Ritter v. Bilinsky. Manz'sche Buchhandlung, Wien 1875.

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

e i d g . P o l y t e c h n i k u m s i n Z ü r i c h .

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

A n g e b o t :

Folgende Techniker werden gesucht:

I. Ingenieur-Fach:

- 1) Ein tüchtiger Geometer zur Uebernahme angenehmer und lohnender Kataster-Aufnahmen.

- 2) Mehrere junge Ingenieure zu Bureau-Arbeiten.

II. Maschinenbau-Fach:

- 1) Ein Maschinen-Ingenieur nach Frankreich. Gehalt Fr. 350 per Monat.

- 2) Ein Maschinenzeichner in ein schweiz. Etablissement.

- 3) Ein Maschinen-Constructeur in ein Etablissement in Süddeutschland.

N a c h f r a g e :

Folgende Mitglieder suchen Stellen:

I. Ingenieur-Fach:

- 1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
- 2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.

II. Maschinenbau-Fach:

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

B e m e r k u n g e n :

- 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, Mühlbachstrasse, Neumünster bei Zürich.