

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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.03.2025

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 gerichtsmässigen 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 fragt 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 Centralbahn 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 Princip 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 Bahnhofinspecteur 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 betragen 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 ausgenommen, 171 Tage. Besucht wurde diese Ausstellung von 6,211,103 Personen; die Einnahmen betragen 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 betragen 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 Gesamtzahl 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 1855 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 erstere, Dienstag den 7. October, und 67,891 Besuchern die letztere, Donnerstag den 30. October. (N. Z. Z.)

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Tunnelbohrung während der letzten Woche: Bei Göschenen 22³⁰ Meter, bei Airola 24³⁰ M., Total 46³⁰ 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-Heisau-Urnäsch-Appenzell, Stäfa-Wetzikon und Muri-Affoltern-Aegeri. An den beiden letztern Linien mussten die angefangenen Planarbeiten unterbrochen werden. Ueber den Stand der Angelegenheit spricht sich das Schlusswort folgendermassen aus: Das Jahr 1874 war für unsere Gesellschaft ein schweres Jahr. Ihr Fortbestand war sogar längere Zeit auf's Aeusserste bedroht. Glücklicher Weise zeigte das Ende des Jahres 1874 etwelche Besserung. Da in den Verhältnissen unserer Gesellschaft durchaus nichts Unsolides oder Krankhaftes liegt, wie die Rechnungen hinreichend beweisen, so dürfen wir von der allmähigen 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 unsere Gesellschaft angestrebt hat. Gerade unter den ausnahmeweisen 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 Bausystem mit der Summe von 150,000 Fr. per Kilometer, die für uns eine ganz ausnahmeweise Höhe hat, im Grunde das Gleiche leistet. Für Linien in gebirgigen Gegenden ist der grosse Vortheil 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 wäre eben deshalb 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 Kostenersparniss 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 Facteurs bestellt sind, die dann bei ihrer geringen Besoldung und ihrer Verantwortlichkeit einen wahren Hundendienst haben. Unglaublicher Weise sei es auch schon vorgekommen, dass einem Facteur auf einmal circa 80 Mandate zur Auszahlung in Totalsumme übergeben worden seien, ohne Befügung eines Bordereau's oder eines Verzeichnisses der Empfänger.

Berner Postvertrag. Der officöse „Moniteur“ schreibt betreffs des Anschlusses Frankreichs an den Berner Postverein: „Es ist richtig, dass die französische Regierung dem Postvertrage ihre endgültige Zustimmung erteilte. Sie hatte jedoch ihre Zustimmung gewissen Modificationen 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 konnten, als die waren, welche unsere Zustimmung erheischte. Die franz. 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 bewilligt, 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 Entfernungen in Postschachen nach den Eisenbahnen berechnet werden müssen, da sonst eine Ungerechtigkeit für Frankreich entstehen würde. Die schweizer. Regierung gab diess 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 Entfernungen in der Levante zwischen dem französischen Postbureau 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.“

Bundesrathsverhandlungen. Der Bundesbeschluss vom 19. December 1874 betreffend Errichtung eines eidg. Forstinspectorates 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 Oberzollirection ist gewählt Hr. Arist Rollier von Nods (Bern), Gehülfe 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 Winkeln-Herisau mit einigen von den betreffenden Experten im Sinne besserer Sicherung des Verkehrs vorgeschlagenen Vorbehalten auf den 12. d. M. bewilligt worden.

Appenzell. Die Fahrt der Materialzüge auf der Eisenbahnlinie Winkeln-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 beendet 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 Personenzüge 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.

Neuenburg. Nationalrath Perret hat im Grossen Rathe den Antrag gestellt, dass künftig kein Mitglied des Staatsrathes mehr Mitglied des Verwaltungsrathes einer Eisenbahngesellschaft sein dürfe.

Eisenbahnwesen. 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 carburé erleuchtet waren.

Den 3. d. fand im Löwen in Affoltern eine Versammlung des Eisenbahncomité des Bezirks unter Zuzug von Delegirten der Gemeinderäthe statt. Ein von erstem vorgelegter neuer Vertragsentwurf mit der Localbahngesellschaft wurde gutgeheissen. Nach diesem Entwurf würde die genannte Gesellschaft der Verpflichtung zum Bau einer Schmalspurnlinie 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 allfällig zu Stande kommende Linie Hausen-Ottenbach zu unterstützen wäre. Auf das Verlangen auch nur einer Gemeinde müsse aber der Fond 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 bevollmächtigt, die frühern Verträge als gebrochen zu erklären und demgemäss zu verfahren.

Wynenthalbahn. Nachdem die Verhandlungen zwischen Abgeordneten der Central- und Nordostbahngesellschaft und des Wynenthalbahncomités nicht zu dem von letzterem gewünschten Resultate gelangt waren, hat sich das genannte Comité mit der Nationalbahn in Unterhandlungen zum Zwecke einer Bethheiligung 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 Nationalrath Straub, Grossrath Karrer 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 theilt 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 Verpflichtung von Eisenbahnen vom 24. Brachmonat 1874, in erster Hypothek verpfändet;
- b. der Eisenbahnunternehmung 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 weitem 10 Jahre zu 5% verzinsen;
- 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 1 1/2 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 Wynenthals resp. der Obligationsgläubiger werden durch ein ständiges Comité vertreten, aus welchem ein Mitglied auch im Verwaltungsrath der Nationalbahn Sitz und Stimme haben soll.

Nordostbahn. Nachdem der Bundesrath die Pläne für provisorische Erweiterung des Bahnhofes 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, Verdoppelung der Wartsäle, Verlegung und Erweiterung der Locomotiv- und Wagenremisen, Erbauung eines neuen Güterschuppens und Vermehrung der Geleise.

Simplonbahn. 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 speciell dienen und mit welcher verhältnissmässig 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 kompetenter Männer seien und dass nach ihrer Ueberzeugung die Frage des Simplondurchstichs sehr bald in eine neue Phase treten werde.

Gotthardbahn. Aus Rom wird der „Gaz. del Popolo“ in Turin geschrieben: „Bekanntlich hat der schweizerische Bundesrath an die Regierung von Italien eine Schadenersatzforderung für Verzögerung der Section Camerlata-Chiasso, welche bereits am 6. December vorigen Jahres hätte erstellt sein sollen, gerichtet. Der Bundesrath wird von dieser Forderung, welche mehr als 100,000 Fr. beträgt, nicht absteigen; die italienische Regierung ist in grosser Verlegenheit, weil Genua und Mailand ihre Subventionen nicht einbezahlen 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 begehren müsste, weil beim Abschluss jener Verträge nicht mit der nöthigen Umsicht verfahren worden ist.“

Rom, 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 Camerlata-Chiasso wesentlich beschleunigt werden wird.

Emmenthalbahn. Das „Oltener Wochenblatt“ berichtet: „Hr. Director Dieler befolgte bei der Vergabung der Arbeiten für die Emmenthalbahn ein System, das Nachahmung verdient. Er übergab nämlich nicht grosse Strecken einem oder zwei Unternehmern, sondern machte kleine Loose, welche die Arbeiter selbst übernehmen und ausführen konnten. Diese bildeten Arbeitercompagnien, die ein hierfür bezeichneter Chef dirigitirte. Die Aussicht auf guten Gewinn war ein mächtiger Sporn zur gesteigerten Thätigkeit und die Unternehmer hatten reichen Verdienst. Bei grossen Loosen können nur wohlhinter setzte Herren concurriren, der gewöhnliche Arbeiter ist gänzlich ausgeschlossen. Die grossen Unternehmer übergeben die Arbeit gewöhnlich mit gutem Profit an Unteraccordanten, die dann auch wieder Unteraccorde abschliessen, so dass der Arbeiter, der schliesslich die Arbeit mit der Schaufel in der Hand ausführt, kaum so viel verdient, als zur Befriedigung der allerwenigsten Bedürfnisse erforderlich ist. Den Profit, den alle die Zwischenaccordanten machen, kann nach obenwähntem System der Arbeiter selbst einstecken.“

Schwyz. Die Wädensweil-Einsiedelnbahn, die viel bespöttelte, ist gegenwärtig von der Nordost- und der Zürichsee-Gotthardbahn eifrig umworben. Gegenüber dem von ersterer proponirten Verträge, der nur noch der Genehmigung durch die Gemeinde Einsiedeln harret, sind neuestens von Seite der Direction der Zürichsee-Gotthardbahn neue Offerten an den Bezirksrath gelangt, die ungleich günstiger sein sollen als die ersten und ganz unabhängig von der übrigen Linie der Zürichsee-Gotthardbahn und ohne Ausschluss von Wädensweil eine Realisirung zuverlässig in Aussicht stellen, indem für diese Abtheilung ein besonderes Bank-Consortium einstehe. (B. N.)

Die Bauten auf der Bergbahn Rorschach-Heiden erschreiten 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 Cantonalbank, umfassend das Jahr 1874.
- 45. Die Eisenbahn-Tarife. Referat von Dr. L. Ritter v. Bilinsky. Manz'sche Buchhandlung, Wien 1875.

* * *

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:		Nachfrage:	
Folgende Techniker werden gesucht:		Folgende Mitglieder suchen Stellen:	
I. Ingenieur-Fach:		I. Ingenieur-Fach:	
1) Ein tüchtiger Geometer zur Uebernahme angenehmer und lohnender Kataster-Aufnahmen.		1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.	
2) Mehrere junge Ingenieure zu Bureau-Arbeiten.		2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.	
II. Maschinenbau-Fach:		II. Maschinenbau-Fach.	
1) Ein Maschinen-Ingenieur nach Frankreich. Gehalt Fr. 350 per Monat.		1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.	
2) Ein Maschinenzeichner in ein schweiz. Etablissement.		Bemerkungen:	
3) Ein Maschinen-Constructeur in ein Etablissement in Süddeutschland.		1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.	
Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission,		2) Die Stellen-Vermittlung geschieht unentgeltlich.	
Nr. 66, Mühlebachstrasse, Neumünster bei Zürich.		3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das:	