

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Das neue schweiz. Transportreglement  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-3841>

### **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:** 06.02.2025

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

nahme des Festes beworben haben!“ „Studirt, bis Ihr's heraus habt! Das ist Eure Sache!“ „Der Bien' muss!“ Glücklicher Weise wurde die Aufgabe gelöst! Glücklich gelöst!

Obwohl auf diesem Geleise täglich ungefähr 50 Züge mit 524 Personenwagenachsen cursirten, obwohl in diesen neun Tagen 32 Extrazüge ausgeführt wurden, obwohl täglich 88 Mann im Fahrdienst functionirten, obwohl in dem kurzen Zeitraume von zwei Stunden — von 8—10 Uhr Morgens — 9 Personenzüge am Festort eintrafen und 6 solche abgefertigt wurden, obwohl eine Anzahl fremder Conducteure und fremder Maschinenführer, denen die Linie zum Theil noch unbekannt war, im Dienste standen, obwohl einzelne Züge fast auf jeder Station mit entgegenkommenden Zügen zu kreuzen hatten, trotz Alledem ist kein Unfall — und wäre es auch nur der geringsten einer — zu bedauern. Vom 18.—27. Juli wurden 143,000 Passagiere befördert! Keinem ist ein Unfall zugestossen.

Am 19. Juli allein wurden 26,000 Personen nach und von St. Gallen befördert.

Am 20. Juli wurden befördert 15,070 Personen.

„ 21. „ „	10,522	„
„ 22. „ „	14,494	„
„ 23. „ „	21,659	„
„ 24. „ „	9,528	„
„ 25. „ „	11,038	„
„ 26. „ „	18,818	„
„ 27. „ „	9,322	„

Während des ganzen Schützenfestes ging kein als Passagiergut behandeltes Gepäck verloren! Jeder Angestellte, vom Ersten bis zum Letzten, hatte seine Pflicht gethan, sein Aeusserstes geleistet. Jeder hatte sich's zur Ehre angerechnet, in seinem ihm angewiesenen Geschäftskreise das Beste zu wirken. Dabei arbeitete man sich gegenseitig in die Hände, man half sich aus, einer unterstützte den Andern nach bester Möglichkeit.

Als dann das Fest zu Ende war, als die letzten schwerbelasteten Personenzüge den Bahnhof verlassen hatten, als die Schützenfestfahrordnung wieder aufgehoben war und die Züge mit den alten gemessenen Zwischenräumen cursirten, da athmete der Betriebsbeamte leichteren Herzens auf! War er ja fortwährend in abspannendster Erregung, kam er ja vom frühesten Morgen bis zum späten Abend zu keiner Ruhepause und war ihm ja oft kaum gegönnt, in der Nacht ein gewohntes Lager aufzusuchen.

\* \* \*

### Das neue schweiz. Transportreglement.

#### II.

Der Artikel 422 des deutschen Handelsgesetzbuches, dem der erste Artikel des neuen Transportgesetzes und der Art. 5 des bezüglichen Reglements nachgebildet ist, verpflichtet die Eisenbahnen im Allgemeinen zur Eingehung von Frachtcontracten, jedoch nur auf ihren Strecken. Schon das schweiz. Gesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 (Art. 33) ging einen Schritt weiter: nach demselben müssen die Eisenbahnen unter einander in einen regelmässigen Verkehr treten und allermindestens ein gegenseitiges Durchlaufen der Güter- und Viehwägen gestatten. Das Transportgesetz vom 1. Mai erweitert diese Verpflichtung für den internen Verkehr und dehnt sie zum Theil auch auf den externen Verkehr aus, indem es bestimmt, dass die Eisenbahnen innerhalb der Schweiz für die Beförderung von Personen und Gütern einen directen Verkehr mit durchgehenden Transportmitteln (also auch für Personen) errichten, dass sie zur Weiterbeförderung auch auf anderen nicht nur schweizerischen, sondern auch ausländischen Bahnen, mit denen sie in Verkehr stehen, gehalten seien, und dass sie sogar mit diesen nach Anordnung des Bundesrathes in durchgehenden Verkehr mit durchgehenden Wagen zu treten haben.

Die schweizerischen Eisenbahnen sind für die innerhalb dieses Verkehrsrayons entstehenden Schäden im vollen Umfange haftpflichtig; es ist ihre Sache, zu sehen, dass sie mit solchen Eisenbahnen keine Beziehungen unterhalten, durch welche sie in die unangenehme Lage gerathen können, für einen insolventen Frachtführer als Selbstzahler einstehen zu müssen. Selbstverständlich können sie für solche Schäden, welche nicht auf ihren Strecken vorgekommen und die nach den für die auswärtigen Bahnen geltenden Gesetzen und Reglementen nicht ersetzt zu werden brauchen, nicht verantwortlich gemacht werden; sie müssen nur für den Betrag aufkommen, für den die auswärtige Urheberin des Schadens nach den für sie massgebenden Gesetzen einzustehen hätte; sie haften also nur insoweit als sie selbst regressberechtigt sind, aber sie haften immerhin in erster Linie.

Nach dem Gesagten ist die Verpflichtung zum Weitertransport auf fremde Bahnen ausgeschlossen, wenn diese mit den schweizerischen Bahnen in keinem Verkehr stehen. Für inländische Bahnen ist dieser Fall gesetzlich nicht existent, weil für sie ein directer Verkehr statuirt ist. Gleichwohl können auch hier Ausnahmen Platz greifen, und zwar wenn ausserordentliche Ereignisse (höhere Gewalt, Krieg, Unglücksfälle u. dgl.) den Transport verunmöglichen oder wenn eine solche Geschäftsüberhäufung in Folge ausserordentlicher Umstände veranlasst wird, dass das Rollmaterial nicht ausreicht. Das deutsche und österreichische Betriebsreglement erkennen die Verpflichtung zur Weiterbeförderung schon da nicht an, wo die „regelmässigen Transportmittel“ der Bahn zur Ausführung des nachgesuchten Transportes nicht hinreichen. Würde diese Vorschrift auch in der Schweiz Geltung haben, so könnte z. B. eine grössere Bahn, welche nur einige Langholzswagen besitzt, oder eine kleinere, welche keine Viehwägen hat, auch fernerhin allfälligen Wagenbegehren mit wohlfeilen Ausreden begegnen. Das neue Gesetz spricht nicht von „regelmässigen Transportmitteln“ sondern ausdrücklich nur von einem exceptionellen Andrang von Transportobjecten, und setzt also voraus, dass hinreichend Rollmaterial vorhanden ist, um dem ordinären Bedürfniss, dem regelmässigen Verkehr, zu genügen. Eine solche Anstalt hat es auf ihr Kerbholz zu schreiben, wenn sie Güter annehmen und auf ihre eigenen Kosten auf Lager nehmen muss, bis sie die erforderlichen Transportmittel selbst angeschafft oder gegen Miethzins geborgt hat, und zu gutem Ende auf Ersatz des durch verzögerte Lieferung entstandenen Schadens belangt wird.

Einen andern wichtigen Punkt, wodurch sich das neue Gesetz von den Reglementen und Gesetzen anderer Staaten unterscheidet, bilden die Bestimmungen über die Haftpflicht und speciell die, dass die Eisenbahnen für alle ihre Leute haften, deren sie sich bei ihren Transportgeschäften bedienen. Wohl enthalten auch das deutsche (Art. 18 B.) und das österreichische Betriebsreglement (§ 63) dieselbe Norm, allein sie gilt eben dort meist nur mit Bezug auf den Frachtführer (Art. 400 d. deutsch. Handelsges.), das heisst für den Transport auf der eigenen Strecke, da die Eisenbahnen für die Weiterbeförderung auf fremden Linien trotz der so viel gepriesenen Solidarhaft des deutschen Handelsgesetzes (Art. 401) nur in ihrer Eigenschaft als Spediteure haften oder, gesützt auf die Clauseln des Art. 429 des gedachten Gesetzes, durch welche die Solidarhaft weg-eskamotirt wurde, jede Verantwortlichkeit ablehnen. Eine solche wächserne Nase wurde dem neuen Transportgesetz nicht gedreht; es kennt den Unterschied zwischen Frachtführer und Spediteur überhaupt gar nicht. Bei einem Kaufmann, der Güter zum Transport übernimmt, ohne eigene Transportmittel zu haben, würde die Nichtaufrechthaltung dieses Unterschiedes eine Ungerechtigkeit sein; die Eisenbahnen dagegen sind in der That nicht bloss Spediteure, sondern wirkliche Frachtführer und die eidgenössische Gesetzgebung hat diesen factischen Zustand auch rechtlich fixirt. Uebrigens haftet schon nach Zürcher Recht wie nach dem französischen Gesetz (code civil Art. 97 etc.) der Spediteur für die Ausführung des ganzen Transports bis zum Bestimmungsorte, wenn auch nicht in der ausgedehnten Interpretation unseres Transportgesetzes bezüglich der Delicte der Angestellten (Art. 1384 d. code civil); doch hat selbst in dieser Richtung die strenge französische Gerichtspraxis einer zu laxen Auffassung seitens der Eisenbahngesellschaften einen Riegel vorgeschoben.

Nicht so in England und Amerika. Gewiss kommen sonst die englischen Gesetze über die Haftpflicht beim Transportgeschäft dem neuen schweiz. Gesetze sehr nahe, allein hinsichtlich der Haftbarkeit der Angestellten klingen sie etwas an das römische Recht mit seiner Willensunfähigkeit der juristischen Personen an; sie haften im günstigsten Falle nur für solche Handlungen ihrer Bediensteten, die innerhalb ihres Wirkungskreises liegen. Die englische Praxis ist auch in Amerika heimisch. Das schweiz. Gesetz dagegen stellt den Grundsatz der unbedingten Verantwortlichkeit der Verwaltung für alle Vergehen und Unterlassungen ihrer Gehilfen in allen ihnen übertragenen Verrichtungen auf; es sieht die Eisenbahnen als concrete, als sehr fassbare Wesen an. Wie sehr übrigens ein Theil der schweiz. Eisenbahnverwaltungen der Tragweite dieser Bestimmung sich bewusst ist, geht aus dem § 3 des Entwurfes eines Transportreglements hervor, in welchem der Wunsch ausgesprochen wird, von allen Unregelmässigkeiten, Unordnungen oder sonstigen Mängeln im Bahndienst Kenntniss zu erhalten. Wenn eine alte Gesellschaft wie die Nordostbahn mit ihrem geschulten Personal, ihrem gut erhaltenen Bahnkörper, ihrem reichlichen Rollmaterial und ihrer umsichtigen Verwaltung alle Vorbereitungen und Vorsichtsmassregeln trifft, um der Anwendung des neuen Gesetzes durch

verdoppelte Aufmerksamkeit auf die Verrichtungen des Personales die Spitze abzubrechen, um wie viel mehr sollten dies gerade die kleinern Gesellschaften beachten, welche weder das Eine ganz noch das Andere genügend haben, statt zu warten, bis das Gesetz sich in seiner Schärfe gegen sie fühlbar machen wird. Damit ist nicht viel gethan, wenn man vor Thorschluss die von andern entworfenen Reglemente copirt und deren Instructionen abschreibt; es gehört mehr dazu, um zu vermeiden, dass das Publicum mit der Anwendung des Gesetzes gegen die oder jene Eisenbahn zu experimentiren beginne. (Forts. folgt).

**Kleinere Mittheilungen.**

**Nordostbahn.** Die festliche Befahrung der Bötzbahn findet am 31. Juli statt. Am 2. August wird sodann diese Linie dem Betrieb übergeben. **Bern-Luzern-Bahn.** Die officielle Collaudation fand den 28. Juli statt. Die Betriebseröffnung soll dann definitiv Montag, den 2. August stattfinden. Von einer Eröffnungsfestlichkeit wird Umgang genommen.

**Gotthardbahnen.** Nach dem „Corriere del Lario“ steht die amtliche Inauguration der Linie Guzza-Como nächster Tage bevor. Bereits bewegen sich Züge auf dieser Linie.

Ueber die **Fusion der Eisenbahnen in der Westschweiz** schreibt der Schweiz. Volksfreund: „Am 24. und 25. Juli haben die Directoren der Jura-Bern-Luzern-Bahn und der Suisse Occidentale eine Fusion abgeschlossen und den Grund der Vereinigten Schweizerischen Westbahnen gelegt. Vorerst sollen die beiden Unternehmungen in ihrem Soll und Haben noch getrennt verwaltet werden; aber die Betriebsrechnung wird eine gemeinschaftliche und über kurz oder lang soll die vollständige Fusion erfolgen. Aus Delegationen der beiden Verwaltungsräthe und der beiden Directionen wird ein gemeinsamer Verwaltungsrath und für den Betrieb eine einheitliche Direction gebildet. Zwischen Basel und Genf, zwischen Chaux-de-Fonds und Basel, und zwischen Genf und Luzern sollen baldigst Schnellzüge eingerichtet werden; man spricht sogar von einem Naechteilzug zwischen Basel und Genf. Die vereinigten Bahnen werden später auch directe Züge nach Winterthur und Singen combiniren und hoffen die Schweiz. Centralbahn bald ebenfalls in ihre Gesellschaft eintreten zu sehen. — Die Linie durch das Münsterthal von Basel nach Biel soll am 10. oder 20. August dem Betrieb übergeben werden, wenn das Weiter die Vollendung der Arbeiten gestattet. Auf den gleichen Zeitpunkt soll die Entleuchlinie dem Verkehr geöffnet werden.“

Ebenso erwähnt das Coursblatt von H. Maunoir & Co. in Genf, das Gerücht, dass zwischen der Nordostbahn, der Centralbahn, den Bernischen Jura-Bahnen und der Suisse Occidentale Unterhandlungen über gemeinsamen Betrieb oder über eine Fusion im Gange seien. Gleichzeitig unterhandeln indessen die Suisse Occidentale über eine Betriebsverpachtung an Pariser Financiers.

**Gotthardtunnel.** Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 31,00 M., Airolo 28,80 M., Total 59,80 M., mithin durchschnittlich per Tag 8,54 M.

In Göschenen ist seit dem 27. diess Strike ausgebrochen. Die Arbeiter besetzten den Tunnelleingang, die Strasse und die umliegenden Häuser und da sie sich weder durch Plakate noch durch Rede des Gemeindepräsidenten beruhigen liessen, wurden sie durch aufgebotenen Soldaten angegriffen, worauf sie sich mit Zurücklassung von zwei Todten zerstreuten.

**Simplonbahn.** Der Appellhof von Turin hat die für die Erstellung der Eisenbahn durch das Val d'Ossola gegründete Gesellschaft Lavalette der im Jahr 1857 erlangten Concession, sowie der für die Erfüllung ihrer Verbindlichkeiten haftenden Caution von Fr. 209,000 verlustig erklärt und zudem zu den Kosten verurtheilt.

**Unfälle:**

**Nationalbahn.** In Steckborn ist laut dem Landboten am Abend des 26. Juli ein von Winterthur kommender Personenzug auf einige Güterwagen gestossen. Locomotive dienstunfähig, 1 Wagen mit Stickmaschinen zertrümmert, einige Wagen stark beschädigt.

Am 18. Juli halb zwei Uhr Nachmittags ist der Schacht des Tunnels von Montmelon bei St. Ursanne eingestürzt. Glücklicherweise hatte Allarmruf die Arbeiter im Tunnel zur eiligsten Flucht gebracht.

**Literatur.**

St. Signal und technisches Betriebsreglement für die russischen Eisenbahnen. Kritisch beleuchtet von F. Waruschan-Jarociewicz, Oberbeamter der russischen Eisenbahnen. Weimar 1875. Bernhard Fr. Voigt. Diese beiden ministeriellen Verordnungen vom 31. Jan. und 30. Mai 1874 werden uns hier in einer möglichst wörtlichen Uebersetzung übergeben und finden sich jeweilen den Paragraphen beigefügt die kritischen Bemerkungen des Verfassers. Derselbe geht von der Ansicht aus, dass die russischen Eisenbahnen wohl thun, in ihren Betriebsinstitutionen sich an die Erfahrungen des Auslandes, hauptsächlich Deutschlands und Oesterreichs anzulehnen und verweist auf die Mangelhaftigkeit und Unthunlichkeit mancher russischer Einrichtungen. Es ist für den Betriebsbeamten interessant und lehrreich, diese russischen Verordnungen mit den bestehenden Reglementen und Instructionen Oesterreichs und Deutschlands zu vergleichen.

Es wäre allerdings wünschenswerth, wenn die den einzelnen Paragraphen angehängten Bemerkungen des Verfassers durch einen besondern Druck vom Texte selbst unterschieden worden wären.

St. Der Wagenmangel, seine Entstehung und Ursachen, sowie Andeutungen zur Abwehr desselben, von A. Kirberg, Wagencontrolevorsteher der Rheinischen Eisenbahn. In dieser kleinen, vom Verein zur Wahrung der wirtschaftlichen Interessen in Rheinland und Westphalen als Supplement zu dessen Mittheilungen herausgegebenen Broschüre versucht der Verfasser, gestützt auf practische Erfahrungen unter schwierigen Verhältnissen, die Mittel zur Bekämpfung des in den letzten Jahren in empfindlicher Weise aufgetretenen Wagenmangels anzugeben und macht dabei manche beachtenswerthe Vorschläge. — Wenn auch in erster Linie die Absicht vorliegt, hauptsächlich die Interessen des Kohlenverkehrs auf den rheinisch-westphälischen und benachbarten Bahnen zu erörtern, so hat diese Frage doch ein allgemeines und weitergehendes Interesse. Allerdings sind Handel und Industrie in Folge ihrer Krisis bei Weitem nicht mehr in der

Lage, die frühern Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Bahnen zu stellen; allein im wirthschaftlichen Leben haben bereits öfter die Zeiten des ungemessenen Gedeihens mit solchen Krisen gewechselt und auf die bösen Zeiten sind wieder bessere gefolgt, so dass der jetzige Moment gewiss geeignet ist, sich auf die wieder voraussichtlich eintretenden höhern Anforderungen an die Verkehrsanstalten durch Studium der Verhältnisse vorzubereiten. — Soweit sich nun die Auseinandersetzungen des Verfassers mehr auf die allgemeinen Verhältnisse beziehen, weist er die Unzulänglichkeit der von einzelnen Verwaltungen in der Zeit des grössten Wagenmangels getroffenen Massregeln nach (Einschränkung in der Benutzung der Wagen, Leihen der Wagen von andern Verwaltungen oder von Leihanstalten, Ueberlassung von Wagen an grössere Etablissements etc., Einstellung von Privatwagen mit eingeschränkter Verwendung).

Er führt dann aus, dass nur durch Theilung der Arbeit die höchsten Resultate des Transportbetriebes zu erreichen sind, dass alle Eisenbahnen ihre Aufgabe lediglich im Geschäfte als Transportführer zu machen, Consumenten und Producenten dagegen nur als Transportgeber aufzutreten haben; dass letztere durch rasche Be- und Entladung der ihnen überwiesenen Wagen wesentlich zur Ausnutzung des vorhandenen Wagenparks mitwirken, dass auf gehörige Ausnutzung auch der fremden Wagen, eventuell durch Gewährung von Prämien und Tantiemen an das betheiligte Stationspersonal, sowie durch unausgesetzte Controlle seitens dazu geeigneter Beamten hingewirkt werden muss; der Verfasser berührt dann die Bildung und Thätigkeit der Dispositionsstellen für den Wagenpark einer Bahn und empfiehlt die Herstellung grösserer Wagenverbände für benachbarte Bahnen. Er gedenkt dann bezüglich der Ausnutzung der Wagen der in neuerer Zeit auf vielen Bahnen angelegten Umladeetappen und der durch dieselben erzielten günstigen Resultate, ferner der Anordnung und Einrichtung der Güter- und Rangirbahnhöfe, der Trennung der letztern von den Personenbahnhöfen, ferner der Verwendung mechanischer Einrichtungen (Krahne, Drehscheiben) auf den Güterstationen.

Im Weiterm geht dann der Verfasser auf die Besprechung der besonders in den Kohlen- und Industriebezirken entstandenen Uebelstände, auf die Einwirkung der Wagenreparaturen auf den Wagenmangel und auf die Construction der Fahrpläne über.

Die Schrift bietet vieles Lehrreiche und kann bestens der Lectüre und Beherzigung empfohlen werden.

**Eingegangene Drucksachen.**

1. Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens in technischer Beziehung. Organ des Vereines deutscher Eisenbahn-Verwaltungen; herausgegeben von E. Heusinger von Waldegg. 30. Jahrgang; Neue Folge, XII. Band 1875. (4. Heft mit 7 Holzschnittfiguren, 2 Tafeln Zeichnungen und 3 Tafeln in Text.)
2. Toggenburgerbahn. Fünfter Rechenschaftsbericht des Verwaltungsrathes an die Generalversammlung der Actionäre für das Jahr 1874.
3. Bödelibahn. I. Section der Brünigbahn, Jahresbericht an die ordentliche Generalversammlung der Actionäre vom 17. Juli 1875 über das Geschäftsjahr 1874.
4. Compagnies des chemins de fer de la Suisse occidentale. Rapport du Conseil d'Administration à la troisième Assemblée Générale ordinaire et extraordinaire, du 26 Juin 1875.
5. Exposition internationale et Congrès d'hygiène et de sauvetage de 1876 à Bruxelles sous la haute protection de S. M. le roi, la présidence d'honneur de S. A. R. Monseigneur le Comte de Flandre et le Patronage de la ville de Bruxelles. Exposé et Programme. Bruxelles 1875.
6. Considerazioni intorno alla ferrovia diretta fra Parigi e Costantinopoli indirizzate al prossimo congresso geografico da Matteo Thunn. Padova premiata tipografia alla Minerva 1875.

**Eisenpreise.**

Für nähere Auskunft siehe Bd. II. Nr. 26.

Bezeichnung der Schienen	Gewicht per laufenden Meter	Preis per Tonne franco Schiff	Bezeichnung des Meerhafens
American rails	24,7 - 29,7 Kilogr.	Fr. 168,00 - 175,70	Wales u. East Coast
Russian & similar	29,8 - 37,3 „	„ 171,00 - 178,70	dito
Street rails	„	„ 187,70 - 212,80	Tyne u. Tees
Steel rails	„	„ 236,90 - 254,-	Wales
„	„	„ 257,- - 269,-	Liverpool u. Hull

H. PAUR, Ingenieur: Redaction: A. STEINMANN-BUCHER.

**Gesellschaft ehemaliger Studirender**

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

- Angebot:  
Folgende Techniker werden gesucht:
- I. Ingenieur-Fach:  
1) Mehrere tüchtige Geometer zu Katasteraufnahmen für eine schweiz. Eisenbahn-Gesellschaft. Salair Fr. 3500 bis 4500.
  - 2) Ein Ingenieur auf ein städtisches Ingenieurbüreau.
  - III. Hochbau-Fach:  
1) Ein junger Architect nach Odessa.
- Nachfrage:  
Folgende Mitglieder suchen Stellen:
- I. Ingenieur-Fach:  
1) Mehrere ältere Ingenieure mit mehrjähriger Praxis.
  - 2) Mehrere jüngere Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
  - 3) Ein Geometer.
  - II. Maschinenbau-Fach:  
1) Mehrere junge Maschinen-Ingenieure mit 1 bis 2 Jahren Praxis.
- 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.

\*) Vorräthig bei Orell Füssli & Co. in Zürich.