

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 1 (1874)
Heft: 22

Artikel: Tessinische Thalbahnen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-2158>

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: 16.01.2026

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

motiven sollen nach dem von Winterthur - Singen - Kreuzlingen adoptirten Modell der schweiz. Locomotiven- und Maschinenfabrik in Winterthur angeschafft werden. Das übrige Betriebsmaterial wird nach dem Muster des auf der schweiz. Nordostbahn verwendeten angenommen. Die Bauzeit beträgt 2 Jahre.

Der Voranschlag setzt per Kilometer an: 7000 Fr. für allgemeine Verwaltung; 15,500 Fr. für Expropriation; sämmtliche Erdarbeiten sind zu 3,736,688 Fr., die grössern Brücken zu 1,992,976 Fr., die kleineren zu 1,034,641 Fr., die Schienen zu 1,519,200 Fr., die Fahrbetriebsmittel (10 Locomotiven, 54 Personenwagen, 176 Güterwagen, 31 diverse Wagen und Ausrüstung) zu 1,519,725, die Bauzinsen zu 964,675 Fr. veranschlagt. Die Gesamtkosten sollen 16,210,000 Fr. betragen, davon 8,000,000 Fr. in Actien und 9,000,000 Fr. durch die Städte Baden, Zofingen, Lenzburg und Winterthur garantirtes Obligationencapital.

Die Distanzvergleichungen zeigen, von Winterthur ab gerechnet, ganz unbedeutende Vortheile in den Verbindungen mit der mittlern und westlichen Schweiz; für weitaus die meisten dieser Distanzen befindet sich die Nationalbahn im Nachtheil und zwar gegen Biel zu ganz bedeutend. Sie zeigt dagegen Vortheil von Wallisellen nach Baden, Zofingen, Aarau, Herzogenbuchsee und Bern und kann desswegen einen Theil des Verkehrs den Vereinigten Schweizerbahnen in Wallisellen abnehmen; dagegen ist sie mit Bezug auf die Verbindung von Wallisellen gegen Biel zu wieder in bedeutendem Nachtheil.

Die Rentabilitätsrechnung können wir hier nicht im Detail aufführen und möchten uns auch kein Urtheil über deren Wahrscheinlichkeit erlauben. Herr Graffenried kommt zu einer kilometrischen Brutto-Einnahme von 17,557 Fr. gegenüber einer Ausgabe von 13,650 Fr. Von der Differenz von 3907 Fr. gehören 100 Fr. dem Reservefond, so dass 3807 Fr. zur Verzinsung des Actienkapitals bleiben, was noch den „landesüblichen“ Zins von 4% ergibt.

Ob diese Bahn nun 2 oder 8 Prozent rentire, das mag uns ziemlich gleichgültig sein; wer heutzutage Eisenbahnactien zeichnet, der wird von vornehmerein auf einen grossen Zins nicht rechnen. Wir möchten nur warnen vor jenem Irrthum, als ob diese Linie je der Nordost- und Centralbahn ernsthafte Concurrenz machen würde. Zunächst sind die Vortheile in den Distanzen auf so wenige Verkehrsrichtungen beschränkt und so minim, dass daraus jedenfalls kein Moment erwächst, welches der Nationalbahn hohe Concurrenzfähigkeit sichern würde; zweitens sind Nordost- und Centralbahn stark und beherrschen den Verkehr schon - es wird somit voraussichtlich der Nationalbahn so wenig bleiben, dass sie sich schliesslich gezwungen sehen wird, mit den grossen Gegnerinnen in Coalition zu treten, um doch wenigstens einen Theil des transitirenden Verkehrs zu bekommen. Gesetzt aber auch, es ginge ihr gut; gesetzt, sie würde einen Transitverkehr sich aus sich selbst erobern, der hinlängliche Alimentation gäbe, so wird sie sicherlich mit der Zeit finden, es sei doch in beidseitigem Nutzen, wenn man sich nicht gegenseitig in den Tarifzäten unterbiete, und wird darum die Concurrenz aufgeben — das Publikum hat jedenfalls die lange Nase.

Es ist nicht zu läugnen, dass die Nationalbahn als Localbahn gewissen Ortsinteressen gut dient; für den Transitverkehr hätten die bestehenden und im Bau begriffenen Bahnen noch lange ausgereicht. Eine Localbahn aber ist mit 200,000 Fr. per Kilometer in so günstigen Terrainverhältnissen zu theuer bezahlt; man hätte für einen guten Theil jener 17 Millionen Franken gewiss eine dem Gedeihen der betreffenden Gegenden bessere Verwendung finden können.

Man darf wohl auch die Frage aufwerfen, ob das Stück der Nationalbahn von Winterthur bis Effretikon (9 Kil.) einem „ansehnlichen“ Theil des Kantons Zürich zum Vortheil gereiche und ob nicht die Staatssubvention höchstens für den Rest von 26 Kil. beansprucht werden darf — unserer Ansicht nach müsste in genauer Interpretation des Subventionsgesetzes jene Subvention um eine halbe Million gekürzt werden.

* * *

Tessinische Thalbahnen. Nach dem „Corriere del Lario“ sollen vom 6. December c. ab auf der Gotthardroute folgende Fahrten ausgeführt werden:

Von Luzern gehen zwei tägliche Fahrten ab, eine um 10.15 ante m., die andere um 5.30 a. m., mit Ankunft in Airolo um 10.10 a. m. und um 8.30 a. m.

Von Airolo: Abfahrt um 2.30 a. m., 10.10 a. und 5.05 a. mit Ankunft in Biasca um 6 a., 1.40 a. und 8.30 a.

Von Biasca: Abfahrt um 6.30 a., 1.55 p., 4.30 p. und 9 p. mit Ankunft in Bellinzona um 7.19 a., 2.45 p., 5.31 p. und 9.50 p.

Von Bellinzona: Abfahrt um 7.24 a., 11.30* a., 2.50 p., 5.50 p. und 9.55 p. mit Ankunft in Locarno um 8.18 a., 12.24 p., 3.44 p., 6.56 p. und 10.49 p.

Von Locarno: Abfahrt um 6.25 a., 9.50 a., 1 p., 4.20* p. und 7.30 p. mit Ankunft in Bellinzona um 7.19 a., 10.56 a., 1.54 p., 5.14 p. und 8.24 p.

Von Bellinzona: Abfahrt 7.30 a., 11.10 a., 2.04 p. und 9.29 p. mit Ankunft in Biasca um 8.19 a., 12.11 p., 2.54 und 10.19 p.

Von Biasca: Abfahrt um 8.30 a., 3.30 p. und 11.30 p. mit Ankunft in Airolo um 1.30 a., 8.45 p. und 5 a.

Von Airolo: Abfahrt 1.50 a. und 6 a. mit Ankunft in Luzern um 9 a. und 4.20 p.

Von Lugano: Abfahrt 5.19 a., 7.09 a., 11.30 a., 3.20 p. und 7.05 p. mit Ankunft in Chiasso um 6.26 a., 8.15 a., 12.36 p., 4.46 p. und 8.12 p.

Von Chiasso: Abfahrt 5.45 a., 8.45 a., 1.30 p., 4 p. und 6.33 p. mit Ankunft in Lugano um 6.52 a., 9.51 a., 2.56 p., 5.06 p. und 7.40 p.

Die mit * bezeichneten Fahrten treten erst mit der Uebersiedlung der Regierung nach Locarno in Ausführung.

* * *

Bern. Decretsentwurf betreffend die Beteiligung des Staates an dem Baue neuer Eisenbahlinien.

Der Grosser Rath des Kantons Bern, auf den Antrag des Regierungsrathes, beschliesst:

Art. 1. Der Staat beteiligt sich an dem Baue der nachgenannten Eisenbahlinien durch Uebernahme von Actien in folgendem Verhältniss:

- a) Bei der Linie von Brienz über Meyrigen und den Brünig nach dem Vierwaldstättersee mit einer Actiensussumme von Fr. 2,500,000.
- b) Bei der Linie Thun nach Konolfingen mit einer Actiensussumme von Fr. 750,000.
- c) Bei der Linie Lyss-Zofingen mit einer Actiensussumme von Fr. 2,000,000.
- d) Bei der Linie von Burgdorf nach Langnau mit einer Actiensussumme von Fr. 750,000.

Diese Beteiligung erfolgt jedoch nur unter den in den folgenden Artikeln (Art. 2 bis 9 incl.) aufgestellten Bedingungen.

Art. 2. Wenigstens die Hälfte des Baucapitals jeder Unternehmung muss in Actien bestehen. Das Obligationencapital darf demnach höchstens die Hälfte des Baucapitals betragen.

Art. 3. Die wirkliche Einzahlung der Actien des Staates geschieht für jede der subventionirten Linien nur auf speziellen Beschluss des Grossen Rethes und erst nach gehöriger Vollendung der Linie und Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Länge derselben.

Art. 4. Die Actien des Staates stehen bezüglich der Beteiligung am Reingewinn, sowie überhaupt bezüglich aller aus dem Besitze von Actien fließenden Rechten mit allen übrigen Actien im gleichen Range.

Ausnahmsweise jedoch wird der Staat für seine Beteiligung an der Linie Burgdorf-Langnau die eine Hälfte der ihm zukommenden Actien in Subventions- und die andere Hälfte in Prioritätsactien übernehmen.

Art. 5. Dem Staate wird das Recht vorbehalten, sich im Verwaltungsrathe der betreffenden Gesellschaften für jede der subventionirten Linien durch 1 bis 5 Mitglieder vertreten zu lassen, welche von dem statutenmässig allfällige geforderten Requisite eines gewissen Actienbesitzes befreit sind.

Art. 6. Die Bahnverwaltung hat im Einverständniß mit den competenten Behörden die geeigneten Vorkreheen zur Sicherung des Bezugs der Consumsteuer auf geistigen Getränken zu treffen.

Art. 7. Die Bahngesellschaften, welche die oben Art. 1 bezeichneten Linien betreiben, sollen für die Bahn selbst mit Bahnhöfen, Zubehörden und Betriebsmaterial, sowie für deren Betrieb und die Verwaltung der Bahn erst dann in cantonalen und Gemeindebesteuerung gezogen werden, wenn der Reineträger der Bahn 5% jährlich erreicht oder übersteigt.

Gebäude und Liegenschaften, welche die Gesellschaften ausserhalb des Bahnkörpers und ohne unmittelbare Verbindung mit demselben besitzen könnten, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung. Die Angestellten der Gesellschaft unterliegen der nämlichen Steuerpflichtigkeit, wie alle übrigen Bürger und Einwohner.

Art. 8. Keine der subventionirten Gesellschaften darf ohne Ermächtigung des Grossen Rethes mit einer andern Gesellschaft in Fusion treten oder ihre Concession an eine andere Gesellschaft abtreten.

Wird dieser Bedingung zu widergehandelt, so ist der Staat berechtigt, von seiner Actienbeteiligung zurückzutreten und allfällige auf seine Actien geleistete Zahlungen zurückzufordern, wogegen er die Actien der Gesellschaft zur Verfügung zu stellen hat.

Art. 9. Jede der subventionirten Gesellschaften hat überdiess, bevor der Bau der zu subventionirten Linie begonnen wird, dem Grossen Rathen einen Finanzausweis einzureichen und darf mit dem Bau erst dann beginnen, wenn der Finanzausweis vom Grossen Rathen als genügend anerkannt ist. Wird dieser Vorschrit keine Folge gegeben, so fällt die Beteiligungszusage für die betreffende Linie dahin.

Art. 10. Die für die Linie Lyss-Zofingen zugesicherte Subvention von Fr. 2,000,000 wird überdiess von der speziellen Bedingung abhängig gemacht, dass die Ausführung der Fortsetzung dieser Linie von Zofingen nach Winterthur in der Weise sichergestellt sein muss, dass deren Intriebbesetzung entweder vor oder gleichzeitig mit derjenigen der Linie Lyss-Zofingen erfolgen kann.

Art. 11. Die durch Art. 1 des gegenwärtigen Dekrets zugesicherten Actienbeteiligungen des Staates fallen für diejenigen Strecken dahin, für welche nicht innerhalb fünf Jahren, von der Annahme dieses Decrets durch das Volk an gezählt, der in Art. 9 vorgesehene Finanzausweis geleistet wird.

Art. 12. Ausser den durch Art. 1 des gegenwärtigen Decrets zugesprochenen Subventionen wird noch für folgende Linien eine Staatsbeteiligung zugesichert, welche indess den vierten Theil der Baukosten und überhaupt Fr. 40,000 per Kilometer, Beides der auf bernischem Gebiete gebauten Bahnstrecke, nicht übersteigen darf, nämlich für die Linien:

- a) Bern-Thun durch den Amtsbezirk Seftigen;
- b) Thun-Därligen;
- c) Interlaken-Brienz;
- d) Thun-Bulle durch das Simmenthal;
- e) Goldbach-Lützeliüh-Sumiswald-Huttwyl;
- f) Langenthal-Huttwyl;
- g) Cornaux-Aarberg;
- h) Müntschemier-Laupen-Bern.

Art. 13. Die Festsetzung der in Art. 12 zugesicherten Subventionen geschieht innerhalb der in diesem Artikel festgesetzten Grenze durch den Grossen Rath, welcher dabei einerseits auf die Wichtigkeit der zu subventionirenden Linie und auf die für dieselbe von der beteiligten Landes-gegend gebrachten Opfer, andererseits auf die Schwierigkeiten und Kosten des Baues Rücksicht zu nehmen hat.

Es gelten für die in Art. 12 in Aussicht gestellten Subventionen die in den Art. 2, 3 und 4 (erster Absatz) und in den Art. 5, 6, 7, 8 und 9 des gegenwärtigen Decrets festgesetzten Bedingungen.

Art. 14. Die für die Linien

a) von Bern durch den Amtsbezirk Seftigen nach Thun,

b) von Thun nach Därligen und

c) von Interlaken nach Brienz

zugesicherten Staatsbeteiligungen werden überdiess von der speziellen Bedingung abhängig gemacht, dass die Ausführung der Linie von Brienz über den Brünig an den Vierwaldstättersee in der Weise sicher gestellt sein muss, dass deren Inbetriebsetzung entweder vor oder gleichzeitig mit derjenigen der genannten Linien erfolgen kann.

Ebenso werden die für die Linien Goldbach-Lützeliüh-Sumiswald-Huttwyl zugesicherten Subventionen von der Bedingung abhängig gemacht, dass die Ausführung der Linie von Burgdorf nach Langnau und der Linie von Huttwyl über Willisau nach Wollhausen zum Anschluss an die Bern-Luzernbahn in der Weise sicher gestellt sein muss, dass deren Inbetriebsetzung entweder vor oder gleichzeitig mit denjenigen der Linien Goldbach-Lützeliüh-Sumiswald-Huttwyl und Langenthal-Huttwyl erfolgen kann.

Art. 15. Die in dem Art. 12 des gegenwärtigen Decrets zugesicherten Staatsbeteiligungen fallen für diejenigen Strecken dahin, für welche nicht innerhalb 10 Jahren, von der Annahme dieses Decrets durch das Volk an gezählt, der in Art. 9 vorgesehene Finanzausweis geleistet wird.

Art. 16. Dieses Decret tritt nach dessen Annahme durch das Volk in Kraft.

Der Director der Eisenbahnen:
Hartmann.

Vom Regierungsrathe genehmigt und mit Empfehlung an den Grossen Rath gewiesen.

Bern, den 16. November 1874.

Im Namen des Regierungsrathes
Der Präsident: Con st. Bodenheimer.
Der Rathsschreiber: Dr. Trächsel.

* * * * *

Bund und Cantone.

Bundesrat 20. November 1874. In Erledigung bezüglich Ansuchen des leitenden Ausschusses der Tössthalbahn beschliesst der Bundesrat kraft Art. 3 und 4 des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 betr. Verpfändungen etc. der Eisenbahnen: Auf die Tössthalbahn in ihrem jeweiligen Bestande, vom Bahnhof Winterthur eventuell von dem zwischen besagtem Bahnhofe und der Station Seen gelegenen Punkte, in welchem sie die Linie der Verein-Schweizerbahnen tangirt, bis Wald führend, wird behufs Sicherstellung eines 5 % Prioritätsanleihens von 1,900,000 Fr., welches zur Vollendung des Unternehmens bestimmt und welches kraft eines Beschlusses des Verwaltungsrathes vom 13. August 1874 ausgegeben werden ist, ein Pfandrecht im ersten Rang bewilligt. Der Gesellschaft bleibt jedoch vorbehalten, falls einige in Aussicht stehende Verlängerungen der Bahn ausgeführt werden, die Hälfte der Erstellungskosten dieser neuen Linien, welche ihrerseits die bisherige Hypothek verstärken, gleichfalls im ersten Range auf das gesammte Unternehmen sicher zu stellen.

* * * * *

Chronik.

Die italienische Regierung reclamirt beim Bundesrat wegen Verzögerung der Übermittlung der Trimestralberichte über die Arbeiten am Gotthard, welche vor der Mitteilung an die italienische Regierung in Schweizer Blättern veröffentlicht worden seien.

Nationalbahn. Am 16. November begab sich eine aus 30 Mann bestehende Deputation der Nationalbahnfreunde zur Regierung nach Aarau und wurde von Landammann Keller und Landesstatthalter Imhof empfangen. Die Sprecher der Deputation (Dr. M. Thut, Grossrath Schulthess und Fürsprech Büri) begründeten in sachlichen, jedoch entschiedenen Voten die Abweisung der Recuse von Baden, Lenzburg und Zofingen gegen die Garantie dieser Gemeinden für das Obligationenkapital der Nationalbahn, welche Recuse vom Director des Innern abgewiesen worden sind, deren Weiterzug an die Instanz des Regierungsrathes indessen bereits stattgefunden hat. Die Vertreter der Regierung gaben die beruhigendsten Zusicherungen, dass die Regierung den Entscheid über die Recuse nicht verschleppen werde. Mit dieser Erklärung gab sich die Deputation zufrieden.

Der Vertrag zwischen der Nordostbahn und der Dampfschiffahrtsgesellschaft (Zürichsee) betreffend die Übernahme sämmtlicher Dampfschiffe durch die Nordostbahn ist von der Generalversammlung der Dampfschiff-Actionäre einstimmig angenommen worden. Gleichzeitig hat auch der Verwaltungsrath der Nordostbahn — wenn auch erst nach langer Discussion — den Kaufvertrag ratifizirt.

Unfälle.

Suisse Occidentale. 15. November 1874. Ein Postspediteur im Bahnhof Lausanne wurde Sonntag Abends in Romont von dem 8 Uhr 44 nach Lausanne gehenden Zuge getötet. Der Zug war bereits im Gange, als er noch auf den Fourgon springen wollte. Er hinterlässt eine Witwe und 4 Kinder.

17. November 1874. Morgens fiel auf dem Rangierbahnhof zu Olten ein junger Bahnhofarbeiter, Vater von 2 Kindern, vor einem Langholzwagen, wobei ihm ein Bein derart überfahren wurde, dass es Nachmittags amputirt werden musste.

* * *

Eisenpreise.

London, den 20. November 1874.

Amerikanische Schienen	50 bis 60 lb. per yard	£ 7. 10. 0	f. o. b. Wales
do.	do.	7. 10. 0	" Tyne u. Tees
Russische Schienen	66 bis 75 lb. p. yard	£ 7.10.0 bis 8.00.0	" Wales
do.	do.	7.10.0 " 8.00.0	" Tyne u. Tees

Bessemer Stahlschienen

Zahl der Aktionen	Par Curs	Ein- bez.	Action	Zinstermin	Rendite		Curse
					1872	1873	
8,400	500	200	Arth-Rigibahn . . .	1. April	—	0/0	490B.
800	500	500	Bödelibahn . . .	n. d. Gen. Vers.	—	5	—
75,235	500	500	Centralbahn, alte . .	15. Apr. 31. Aug.	9	9	572½-575G.
24,765	500	200	" neue . . .	dto.	—	—	550G.
68,000	500	200	Gottthardbahn . . .	30. Juni u. Dez.	6*	6*	502½G.
25,000	500	100	Internat.Bergbahnen	März	—	6,25	—
57,416	500	500	Nordostbahn, alte . .	30. Juni u. Dez.	8	8	585B.
18,584	500	300	" neue . . .	30. Juni u. Dez.	—	—	—
2,500	500	500	Rigibahn	15. Dezbr.	15	17	1250G.
6,000	500	500	Regina montium . .	30. März	—	5	410B.
142,000	500	500	Suisse Occidentale . .	Juli	1,60	1,60	—
28,000	500	200	" privilegiées . . .	1. Juli	—	—	—
2,000	500	500	Uetlibergbahn . . .	15. Mai	—	5*	490B.
45,000	500	500	V. Sch.-Bahnen-Stam.	1. Jan. 1. Juli	—	—	—
			" Prioritäts. . .	1. Jan. 1. Juli	4,35	2	247½B.
			Bauzinsen.				

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

e id g. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen

der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Angebot:

Nachfrage:

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

III. Hochbau-Fach:

- 1) Ein Architekt für Eisenbahnhochbauten.
- 2) Mehrere Zeichner für Civilbauten

IV. Lehr-Fach:

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

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 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.

Herr Redactor!

Die letzten Nummern der „Eisenbahn“ bringen wöchentliche Mittheilungen der Stellenvermittlungs-Commission der Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich. Diese Mittheilungen sind von folgenden Bemerkungen begleitet:

1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.

2) Die Stellenvermittlung geschieht unentgeltlich.

3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das Bureau der Stellenvermittlungs-Commission.

Ohne die anerkennenswerthen Bestrebungen des betreffenden Bureau beanstanden zu wollen, drängen sich dem unbefangenen Fachgenossen unwillkürlich zwei Fragen — spezieller und allgemeiner Natur — auf:

1) Ob dem consequenter Weise Mittheilungen über offene Stellen ebenfalls nur von Mitgliedern der Gesellschaft ausgehen müssen, und

2) ob die exclusive Bestimmung der ersten der genannten Bemerkungen vereinbar sei mit dem Geiste der Zusammengehörigkeit, welcher ohne Unterschied die ganze grosse Arbeiterfamilie durchwehten sollte.

Ich glaube, wir Techniker müssen uns immer enger dem Arbeiterstand anschliessen, in dessen geschlossenen, unabsehbaren Reihen von Meer zu Meer und von Berg zu Thal heute das Losungswort widerholt: Einer für Alle und Alle für Einen!

Mit vollkommener Hochschätzung

A. Brunner.

Bern, den 7. November 1874.

Die Redaction gibt diesem Briefe um so eher Platz, weil ihr ähnliche Bemerkungen auch schon von anderer Seite zugekommen sind. Wir mussten allerdings erwideren, dass der Verein ehemaliger Polytechniker Jahr um Jahr verschiedene Hundert Franken auf diese Stellenvermittlung verwendet und man demselben schwer zumuthen kann, auch Fremden den Genuss dieser ziemlich theuren Wohlthat zukommen zu lassen. Es lässt sich aber leicht der