Die bundesrätliche Botschaft zur Frage des Erfindungsschutzes vom 8. Februar 1881

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **14/15 (1881)**

Heft 9

PDF erstellt am: **08.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-9354

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Transport	Fr.	565 794
11. Cheminées françaises	„	1 568
12. Autres travaux: stores en coutil, tapis linoléum, nivellements extérieurs et travaux d'achèvement à l'intérieur	„	9 028
Total	Fr.	576 390

non compris les honoraires d'architecte.

Dimensions principales du bâtiment:

Longueur totale	70,00 *m*
Largeur moyenne	18,65 *m*
Hauteur depuis le sol du sous-sol jusqu'à mi-hauteur de la toiture	22,70 *m*
Cube du bâtiment depuis le sol du sous-sol jusqu'à mi-hauteur de la toiture	29 634,85 m^3
Surface bâtie	1 305,50 *m*

Prix de revient du mètre carré de surface bâtie = Fr. 441.50
„ du mètre cube du bâtiment = „ 19.45

Die Bundesräthliche Botschaft zur Frage des Erfindungsschutzes vom 8. Februar 1881.

ϱ Wir haben bisher eine Erwähnung dieses interessanten Actenstückes in der Tagespresse umsonst erwartet und glauben desshalb einer Pflicht der Journalistik genügen zu sollen, indem wir, ohne einer in der Sache competenteren Feder vorgreifen zu wollen, über den Eindruck berichten, welchen die „Botschaft" auf uns gemacht hat.

Man sieht es der Arbeit auf den ersten Blick an, dass die Materie schon nach allen Seiten erwogen und wiedererwogen wurde, dass die Meinungen im Schooss des Bundesrathes darüber feststehen, leider aber auch, dass es noch immer nicht möglich scheint, aus der Summe dieser Meinungen eine Resultante zu gewinnen, von der Seite ganz abgesehen, nach welcher sich die Wagschale neigen wollte. So ist der Eindruck, den wir von der „Botschaft" erhalten, um es rund heraus zu sagen, gerade nicht ein erhebender!

Man gestatte uns kurz zu recapituliren:

Die Motion Bally lautet: „Der Bundesrath wird eingeladen, zu prüfen, ob es nicht im Interesse der schweiz. Production liege, das System der Erfindungspatente auf dem Gebiete der Industrie und der Landwirthschaft einzuführen und zustimmendenfalls einen Gesetzesentwurf über diesen Gegenstand vorzulegen." Dieses Postulat wurde vom Nationalrath am 14. März 1877 *einstimmig* angenommen. Dass die Frage dann von Seite der hohen Behörde geprüft wurde, dass sogar auch ein Gesetzesentwurf über den Schutz der Muster, Modelle und Erfindungen, von Hrn. Bundesrath Droz ausgearbeitet, schon seit geraumer Zeit bereit liegt, ist den betheiligten Kreisen lange schon bekannt. Um so ungeduldiger wiederholt sich desshalb das Drängen der Industriellen, des Handelsstandes und der Technikerwelt etc. nach Lösung dieser brennenden Frage. Mit unerschütterlichem Gleichmuth sah man jedoch vom Bundespalast aus Welle auf Welle heranrollen und sich wieder verziehen; ja man war das Rollen der Brandung schon so gewöhnt, dass alle diese vergeblichen Bemühen kaum mehr der Beachtung werth erschienen. Da kam am 20. December die Motion Aepli, durch deren Annahme vom Nationalrathe die längst ausstehende Antwort auf die Motion Bally urgirt wurde. Neue Hoffnung belebte die Harrenden; man war so kühn, sich dem Glauben hinzugeben, mit einem frischen Anlauf das Staatsschiff über diese Klippe hinwegbringen zu können. Auch diese Hoffnungen sollen nun zu Schanden werden, denn das Schiff, die „Botschaft" beweist es, ist wirklich gründlich festgefahren und man scheint in Bern die Hochfluth einer Verfassungsrevision für nothwendig zu erachten, um es flott zu machen. Das Gute haben die bisherigen Anregungen aber schon jetzt gezeitigt, dass auch der Bundesrath das Unhaltbare unserer Lage einsieht und ausdrücklich eingesteht, und dass er ferner es auspricht, dass nur durch Bundesgesetzgebung der Erfindungsschutz geregelt werden könne.

Die Botschaft resümirt nämlich als Schlussfolgerung ihres ersten Theiles: „Es ist unzweifelhaft sowohl im Interesse unserer Industrien, als in demjenigen unserer Handelsbeziehungen mit dem Ausland, den Erfindungsschutz in der Schweiz einzuführen." Aus dem zweiten Theil zieht die Botschaft den Schluss: „Das Recht der Gesetzgebung über Erfindungsschutz kann in der Schweiz naturgemäss nur ein Attribut der *eidgenössischen* Souveränetät sein." Und nun, müsste man nach Art gewöhnlicher Sterblicher meinen, folgt der vom Nationalrath zweimal einstimmig verlangte Gesetzentwurf, über dessen Constitutionalität sich der Bundesrath bei Vorlage in beliebiger Ausführlichkeit ergehen konnte. Aber nein! Statt dem klaren Wortlaut des erhaltenen Auftrages (siehe Motion Bally) gerecht zu werden, schliesst der Bundesrath die Botschaft, nachdem er im dritten Theile gezeigt, dass der Buchstabe der Verfassung *vielleicht gegen*, der Geist der Verfassung und, was unter Umständen noch mehr werth ist, *Präcedenzen für* die Constitutionalität sprechen, mit den Worten: „wir erachten, dass die Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 dem Bunde die Competenz nicht gibt, ein Gesetz über den Schutz der Erfindungen zu erlassen. Mit Rücksicht hierauf legen wir den in der Motion des Hrn. Aepli gerufenen Gesetzesvorschlag nicht bei."

Das ist unzweifelhaft die bequemste Antwort, nur ist es nicht das, was der Nationalrath verlangt hat, indem er ausdrücklich der Gesetzesvorlage ruft. Es hätte uns des h. Bundesrathes würdiger, und, da das Gesetz ausgearbeitet vorliegt, ebenso bequem geschienen, den Entwurf vorzulegen und dabei alle vorhandenen Bedenken zu äussern, es den Räthen überlassend, über die Competenz des Bundes ein Urtheil zu fällen. Wir haben alle Achtung vor den Ansichten jener Rechtsgelehrten, deren Meinung die hohe Behörde eingeholt hat, aber wir können unser Bedauern darüber nicht verhehlen, dass sie es für nöthig und zweckmässig erachtet hat, diesen Weg einzuschlagen. Nöthig scheint es uns desshalb nicht, weil der Stand der Rechtsgelehrten in den Räthen ja doch so weit vertreten ist, um jedes noch so ängstliche Gemüth darüber zu beruhigen, dass vom juristischen Standpunkt aus die eidg. Räthe jedes Beirathes füglich entbehren können. Zweckmässig scheint uns dieses Vorgehen nicht, weil in Fragen der Verfassungsauslegung doch einzig die gesetzgebenden Räthe ein entscheidendes Wort zu reden berufen sind und eine vorgreifliche Meinung, komme sie von noch so geachteter Seite, sehr leicht die zu Berathenden gegen sich einnimmt.

Wenn wir schon die sehr naheliegende Ansicht nicht weiter ausführen wollen, es hätte der Nationalrath durch zweimalige, einstimmig gefasste Aufforderung an den Bundesrath: „einen Gesetzentwurf über diesen Gegenstand vorzulegen," von vorneherein seine Competenz zur Beschliessung eines solchen Gesetzes ausgesprochen (denn, welchen Sinn hätte sonst die verlangte Gesetzesvorlage), so ist die Frage über die Constitutionalität doch weit entfernt davon, so klar entschieden zu sein, wie es aus dem Schlusssatze der Botschaft den Anschein haben könnte. Steht doch auf Seite 15 und 16 der Botschaft wörtlich zu lesen: „Wir (der Bundesrath) sind nicht der Ansicht, dass Artikel 31 lit. *c* überhaupt keine Competenz zur Gesetzgebung in sich schliesse und dass das Gesetz auf die Verfassung desshalb nicht gestützt werden könnte, weil dasselbe in der letztern nicht ausdrücklich vorgesehen sei. Auf Artikel 31 und 64 der Bundesverfassung wurde das Gesetz über Controlirung und Garantie des Feingehaltes von Gold- und Silberwaaren gestützt und in der Botschaft, mit welcher wir den Entwurf zu jenem Gesetze begleiteten, ist ausdrücklich auf Art. 31 hingewiesen worden, indem es sich um eine Einschränkung der Handels- und Gewerbefreiheit handelte. In keinem der beiden Räthe ist dagegen Einwendung gemacht worden. Auch ist in Fällen, in denen es sich um Gesetze handelt, welche im öffentlichen Interesse liegen und keine Opfer seitens der cantonalen Souveränetät erfordern, die Competenz des Bundes ohne Widerspruch angenommen worden. Wir erinnern hier nur an die gesetzlichen Bestimmungen betreffend die Zerstörung der Phylloxera."

Wenige Zeilen unter diesen wörtlich wiedergegebenen Ausführungen folgt der oben citirte Schlusssatz der Botschaft! Wir gestehen, einem grösseren Widerspruch selten begegnet zu sein.

Doch nicht nur mit Worten, auch mit Thaten hat unsere höchste Behörde sich schon selbst widerlegt. Es ist bekannt, dass die Schweiz in der internationalen Patentcommission officiell vertreten war und dass unser Land dazu bestimmt wurde, der Sitz des internationalen Patentbureau's zu werden. In welche schiefe, ja lächerliche Lage gerathen wir da bei unserem patentlosen Zustand.

Soweit über die Competenzfrage, welche nach den beiden Präcedenzfällen (der einstimmig beschlossenen Einladung zur Vorlage des Gesetzesentwurfes und der Annahme des Gesetzes über den Feingehalt der Gold- und Silberwaaren) von den Räthen aller Wahrscheinlichkeit nach im bejahenden Sinne entschieden werden sollte.

Was die Frage der Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit des fraglichen Gesetzes betrifft, so begegnet die Einführung derselben nur mehr einem relativ geringen Widerspruch. Es sind da Leute, welche sich einen Sport daraus machen, sich anderer Leute Köpfe zu zerbrechen und obwohl sie weder für noch gegen Einführung ein Interesse haben, sich anstrengen den Industriellen, Gewerbetreibenden, Technikern haarklein zu beweisen, dass sie alle sammt und sonders auf dem Holzwege sind. Dann gibt es solche, welche, den Kopf immer in den Wolken, unmöglichen Phantomen eines Communismus auf dem Gebiete geistiger Production nachjagen, die jeden practischen Gehaltes entbehren. Doch diese Sorte ist nicht so schädlich, da academische Dissertationen den Lauf der Wirklichkeit nicht aufzuhalten pflegen. Weit gefährlicher, weil materiell dabei engagirt, sind jene Patentgegner, welche aus der Patentlosigkeit ein Gewerbe machen, wozu sie allerdings durch die „Gewerbefreiheit", wie sie zur Stunde noch bei uns besteht und verstanden wird, formell berechtigt erscheinen. Die Zahl dieser letztern ist aber, zur Ehre des Schweizernamens sei's gesagt, nicht gross, jedenfalls viel geringer als uns vom Ausland gemeinhin vorgeworfen wird.

Wir schliessen mit dem Wunsche, dass die bundesräthliche Botschaft dazu führen möge, diesen, unserem industriellen Namen noch anhaftenden Makel gänzlich zu tilgen und unseren Erfindern und schöpferischen Geistern die Grenzen der übrigen gebildeten Welt zu öffnen, ohne dass sie fernerhin gezwungen wären, sich unter den Schutz einer fremden Nation zu flüchten.

Revue.

Vom Arlberg-Tunnel. Auf der Ostseite war am 1. Februar der Sohlenstollen bis auf 430 *m* und der Firststollen bis auf 380 *m* vorgetrieben. Am Vollausbruch waren im Ganzen 65 *m*, davon auf 50 *m* die Mauerung fertiggestellt. Die Leistung am Vollausbruch und die Ausmauerung erlitt im Jänner eine bedeutende Verzögerung dadurch, dass in einem im Sommer abgedeckten und eröffneten Steinbruche, welcher das Beste versprochen, plötzlich der gute Stein ausging. Man war genöthigt, an die Eröffnung anderer Steinbrüche zu gehen, und obwohl dies in dieser Gegend grosse Schwierigkeiten bietet, ist es doch gelungen, einen Steinbruch, welcher sehr gute Steine liefert, in ziemlich geringer Entfernung aufzudecken und sich die nöthigen und geeigneten Bausteine zu sichern.

Auf der Westseite sind die Leistungen während des Monates Jänner etwas geringer, weil dort für die ungestörte Fortsetzung der Arbeiten in den Wintermonaten nichts vorbereitet war und die Witterungsverhältnisse ungünstiger sind, als auf der Ostseite. Die gegenwärtige Bauunternehmung hat in der jetzigen Jahreszeit für die grosse Mühe verursachenden Vorbereitungen zu sorgen, welche den ungestörten Betrieb des Baues ermöglichen. Auch der Stollenvortrieb ging im Monate Jänner dort etwas langsamer (Monatsleistung etwa 70 *m*), weil das Gestein ein zerklüftetes war, was die Maschinenbohrung wochenlang unmöglich machte.

Gegenwärtig ist man auf der Ostseite auf ein festes Gestein gekommen, welches die Ausmauerung entbehrlich macht. (Bautechniker).

Verwendung von seetüchtigen Schiffen mit geringem Tiefgang zur Flussschifffahrt. Nachdem die auf Veranlassung des Kaisers von Russland von Elder & Co. in Govan bei Glasgow erbaute Dampf-Yacht bewiesen hat, dass es möglich ist, seetüchtige Schiffe mit sehr geringem Tiefgang herzustellen, ohne dass dadurch eine Verminderung der Fahrgeschwindigkeit bedingt wird, macht der bekannte technische Schriftsteller Franz Woas darauf aufmerksam, dass die Untersuchung sich rechtfertigen liesse, ob nicht in ähnlicher Weise auch Frachtschiffe erbaut werden könnten. Solche Fahrzeuge würden offenbar dazu geeignet sein, sowohl auf Flüssen als auch auf der See zu fahren und sie würden somit das so lange vergeblich aufgestellt gewesene Problem des directen Seeverkehres zur Lösung bringen. Der Bedeutung dieser Frage sind sich die Handels- und Verkehrs-Interessenten am Rhein schnell bewusst geworden, und man hat von dort aus die Idee angeregt, eine öffentliche Concurrenz auszuschreiben, um Pläne zu solchen Schiffen zu erlangen. Da aber die Lösung des fraglichen Problems, sobald sie Thatsache geworden, nicht nur dem Rhein allein, sondern allen einzelnen Industrie-Gegenden auf dem gesammten Erdenrunde zu gute kommen muss, welche gegenwärtig noch von dem Weltverkehre durch eine hinderliche und unangenehme Stufe getrennt sind, so erscheint es hier wahrlich angebracht, die Frage zu internationalisiren. Herr Franz Woas schlägt desshalb vor, man möge überall da, wo ähnliche Verhältnisse wie am Rhein und an der Donau auftreten, die Frage des directen Seeverkehrs in der neuen Form aufnehmen und dieselbe einer internationalen Concurrenz, welche die Schiffsbauer in practischer und theoretischer Richtung zusammenrufen würde, zur Lösung und Entscheidung vorlegen.

Le Tunnel du Mont-Cenis. La Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée a fait commencer en 1879 la construction d'un nouveau souterrain dans la traversée du Replat, en vue de supprimer une partie de voie établie à ciel ouvert dans le flanc de la montagne avant d'entrer dans le grand tunnel actuel au-dessus de la gare internationale de Modane.

On est forcé d'abandonner ce parcours à ciel ouvert, à cause de l'affaissement continuel du terrain.

Le nouveau tunnel comprend une longueur totale de 1583 *m*; il aura son entrée à 1000 *m* environ de la tête actuelle du grand tunnel du Fréjus, pour aller se raccorder à celui-ci à 600 *m* dans la montagne.

Cette nouvelle déviation, dont la Compagnie P.-L.-M. fait tous les frais, coûtera plus de trois millions.

Les travaux ont été adjugés à M. Maurel, entrepreneur de Paris, qui les fait exécuter par MM. Christillin frères, de Saint-Jean-de-Maurienne.

Le percement se fait au moyen de la machine perforatrice mue par l'air comprimé.

L'avancement en petite section dépasse déjà 900 *m*, et tout fait espérer que le nouveau souterrain pourra être terminé dans moins d'une année, les entrepreneurs y déployant la plus grande activité.

M. I.

Miscellanea.

Modernes Raubritterthum. Einem Vortrag, den Prof. Dr. Gintl in Prag gehalten hat, entnehmen wir die beinahe unglaublich klingende Thatsache, dass eine gewisse Firma Egasse & Co. in Paris, auf die bekannte Darstellungsweise des Wasserstoffs aus Zink und Salzsäure, die sie als neue Erfindung zu Beheizungs- und Beleuchtungszwecken anpries, ein Patent erhalten und dasselbe zu 60 000 Fr. verkauft haben soll. Das Erstere ist weniger auffallend als das Letztere, denn das französische Patentgesetz kennt keine Vorprüfung und ertheilt seine Patente *sans garantie du gouvernement*, aber dass auf eine so plump ausgesetzte Leimruthe, wie die der wackern Firma Egasse & Co., noch Gimpel hüpfen werden, die sich gutmüthigst um volle 60 000 Franken rupfen lassen, das ist allerdings schwer zu begreifen. Die Leimruthe bestand darin, dass die Herren Egasse & Co. behaupteten, das Wasserstoffgas könne gratis geliefert werden, indem das beim Process gewonnene Chlorzink zu 5 Franken per Kilo unter dem Namen Chlorogène als *neues* Desinfectionsmittel verkäuflich sei und dass aus einem Kilo Zink ca. 20 Kilo dieses neuen Desinfectionsmittels hergestellt werden können!

Die oberitalienischen Eisenbahnen werden für das Jahr 1881 24 Locomotiven, 50 Personenwagen und 1040 Güterwagen, ferner für 1882 25 Locomotiven, 70 Personenwagen und 720 Personenwagen in Bestellung geben. Die Lieferung aller Wagen und eines Theiles der Locomotiven soll der italienischen Industrie übertragen werden.

Ausstellung in London. Aehnlich wie im verwichenen Jahre wird auch heuer in der Agricultural Hall in London vom 4. bis 16. April eine Ausstellung von Gegenständen des Bau- und Ingenieurfaches stattfinden. Die Anzahl der meist aus Fachinteressenten bestehenden Besucher betrug letztes Jahr 50 000. Für die diesjährige Ausstellung sind die Anmeldungen sehr zahlreich.

Strassensenkungen in Paris. Bekanntlich ist ein Theil der Stadt Paris durch die Katakomben vollständig unterminirt, so dass, trotz der sorgfältigen Unterstützungen, die in diesen unterirdischen Höhlen durchgeführt wurden, Bodensenkungen nicht zu den Seltenheiten gehören. So sind vor nicht sehr langer Zeit am Boulevard Saint-Jacques drei Häuser eingestürzt und vor noch nicht ganz einem Jahre zeigte sich auf dem Boulevard Saint-Michel eine sehr bedeutende Vertiefung der Strasse. Vor wenigen Tagen erfolgte nun auf dem gleichen Boulevard neuerdings eine 7 *m* lange Einsenkung der Chaussée und zwar zur gleichen Zeit, als ein stark belasteter Wagen über die betreffende Stelle fuhr, so dass derselbe nur mit der grössten Mühe aus der sich bildenden Vertiefung wieder herausgebracht werden konnte.