

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 10

Anhang: Commerciale Beilage, No. 3
Autor: [s.n.]

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: 14.01.2026

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

Commerciale Beilage

zur „Eisenbahn“ № 10.

№ 3.

9. März 1877.

Publicationen

Schweizerischer Eisenbahnverwaltungen

über

neu erstellte Tarife und Tarifveränderungen

im Februar 1877

I.

Gütertarife für den internen und directen schweizerischen Verkehr.

Neu erstellte Tarife etc.

Jura-Bern-Luzern-Bahn.

Mit 1. Februar 77 treten für die Linien Biel-Soncembaz - Tavannes - Convers - Chaux-de-fonds erhöhte Frachtsätze im internen Verkehr, sowie im Verkehr mit den andern Stationen der J.B.L.B. in Kraft, wofür ein besonderer Tarif erstellt wurde.

Nordostbahn.

Gütertarif Basel C.B.-Bodenseeuferte etc. vom 1./I 74. VII. Nachtrag gültig mit 15. Februar 77 enthalten Frachtsätze nach den Nationalbahnstationen Singen und Constanza. (N.O.B. 5./II 77.)

Die Taxen Basel-Constanza (Nationalbahn) entsprechen denjenigen für Basel-N.O.B. Constanza (via Romanshorn).

Specialtarif für den Transport von Möbeln, Früchten und leerem Geschirr mittelst Personendampfboote auf dem Zürichsee.

N.O.B. 18./I 77.

Specialtarif für den Transport von Schnittwaaren und Brennholz auf dem Zürichsee durch Remorqueur „Biene“.

N.O.B. 21./I 77.

Specialtarif für den Transport von Mehl und Mühlenfabrikaten ab Zürich nach Richtersweil, Wädensweil und Horgen.

N.O.B. 26./I 77.

Westschweizerische Bahnen.

Mit Eröffnung der Bahnstrecke Payerne-Yverdon am 1. Februar, tritt ein Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen den Stationen der Broyetalbahn einerseits und den Stationen der Westschweizerischen, der Bulle-Romont, der Jougne-Eclépens und Simiplon-Bahnen anderseits in Kraft.

II.

Gütertarife für den directen schweizerischen Verkehr mit dem Auslande.

Neu erstellte Tarife bez. Nachträge.

Böh.-Bayer.-Schweizerischer Verkehr.

Gütertarif von 1./XII 73, VI. Nachtrag gültig mit 15. Februar 77, enthaltend neue Frachtsätze für den Transport von Kohlen von der Buschtehrader, der Aussig-Teplitzer und der Dux-Bodenbacherbahn nach den Schweizerischen Verbandstationen (N.O.B., S.C.B. und S.O.).

(N.O.B. 10./II 77)

Der Import böhmischer Kohlen in die Schweiz ist noch in den Anfangsstadien begriffen. Die weite Entfernung dieser Zechen und die daher ungünstigeren Frachtwertverhältnisse erschweren noch bedeutend die Konkurrenzfähigkeit böhmischer Kohlen mit den Saar- und Ruhrkohlen für die Central- und Westschweiz.

Qualitativ soll eine Sorte Buschtehrader Kohlen — so sagt uns ein Fachmann — bei der Leuchtgaserzeugung die englischen Bogheads ersetzen können.

Gütertarif vom 1./XII 73, VIII. Nachtrag gültig mit 15. Februar 77, enthaltend neue Steinkohlenfrachtsätze ab Stationen der Buschtehrader, der Aussig-Teplitzer und der Dux-Bodenbacherbahn nach den Verbandsstationen der Vereinigten Schweizerbahnen. (N.O.B. 6./II 77.)

Siehe Bemerkung zu obigem Nachtrag VI. Böhmen-N.O.B. etc.

Supplément commercial

au „Chemin de fer“ № 10.

№ 3.

III.

Special- und Steinkohrentarife.

Für den Verkehr mit dem Ausland.

Neu erstellte Tarife.

Eis. Für den Transport von rohem Eis in Wagenladungen von 10 000 kilogr. pro Wagen oder dafür zahlend, ab den Stationen Scherzingen, Luzern, Sursee und Wauwil nach Basel tritt mit 15. Februar d. J. ein Exporttarif in Kraft. (S.C.B. 4./II 77.)

Eis. Für den Transport von Eis ab Netstall nach Ludwigshafen, kommt der Frachtsatz von Fr. 185,35 für offene oder geschlossene Wagenladungen von 10 000 kilogr. in Anwendung. (N.O.B. 30./I 77.)

Petroleum ab Triest und Fiume nach Romanshorn, Schaffhausen, Basel etc. via Brenner-Kufstein. Specialtarif gültig mit 15. Februar 77. (N.O.B. 6./II 77.)

Steinkohlen und Coaks aus den Saargruben.

Tarif Nr. 16 für die Beförderung von Steinkohlen und Coaks aus den Saargruben nach der Central- und Westschweiz. I. Nachtrag gültig mit 15. Februar 77, enthaltend direkte Frachtsätze, beziehungsweise neue ermässigte Taxen nach Stationen der Gäubahn (Olten-Hammer-Lyss), der Linie Derendingen-Biel, der Emmenthal-Bremgarten-Linie. (S.C.B. 25./I 77.)

Taxermässigungen mit Rücksicht auf die seit 4. December 76 eröffnete Linie Olten-Solothurn-Lyss. Die Stationen Busswil und Lyss erscheinen nunmehr als S.C.B.-Verkehr (via Gäubahn), nicht mehr als J.B.L.B. via Zollikofen beziehungsweise Biel.

IV.

Eröffnung neuer schw. Bahnenlinien

im Februar 1877.

Mit 1. Februar wurde die Linie Payerne-Yverdon (S.O.) dem Personen- und Güterverkehr übergeben.

Die Schweizerische Eisenbahnfrage.

Von H. Dietler, Nationalrath.

Die Gestaltung und die Ausdehnung, welche das schweiz. Eisenbahnwesen in dem Zeitraum weniger Jahre erfahren hat, in welchem neben einigen Hauptlinien ein über das ganze Land verzweigtes System von Nebenbahnen entstanden ist, bedingt nothwendigerweise gewisse Veränderungen in den bisherigen Formen des Betriebes und der Bewirthschaftung unserer Bahnen.

Derartige Erfordernisse, welche die Consequenz natürlicher Gesetze sind, künden sich gemeinlich an durch Misstände, welche um so stärker hervortreten, je weiter wir davon entfernt sind, den Ursachen derselben gerecht zu sein.

Die Notthlage der Schweizerischen Eisenbahnen ist als eine Mahnung solcher Art aufzufassen.

Dieselbe hat mittelbar zur Folge, dass der Ausbau solcher Linien, wie die Gotthardbahn, welche geeignet wären, die Vermehrung des Verkehrs auf dem übrigen Netze in erheblichem Maasse zu bewirken, und dadurch dem finanziellen Darniederliegen der übrigen Bahnen in einem Theile Abhülfe zu verschaffen, wesentlich zu erschweren und das Zustandekommen anderer Linien, welche als volkswirthschaftlich berechtigte Localbahnen bezeichnet werden dürfen, auf lange hin unmöglich zu machen.

Welche tiefere Ursachen liegen dieser Eisenbahnkrise zu Grunde? Welche Umgestaltungen sind es, die sie erfordert?

Ist es, ähnlich der in Deutschland die Geister beschäftigenden Uebernahme durch das Reich, die Uebernahme der Schweizerischen Eisenbahnen durch den Bund, sind es andere Organisationen, andere Prinzipien der

Privatwirtschaft, verändertes Verhalten des Staates gegenüber den Eisenbahnen auf dem Boden der bisherigen Eisenbahnindustrie, in welchen die Lösung der Aufgabe gesucht werden muss?

Jedenfalls liegt ein allgemein schweizerisches Interesse vor. Es handelt sich nicht mehr um zeitweise Schwierigkeiten einer einzelnen Unternehmung, es handelt sich um eine schweizerische Eisenbahnfrage, wie es eine solche war, welche im Jahre 1852 von den eidgenössischen Räthen entschieden worden ist, ja es ist eigentlich die gleiche Frage, welche sich heute, nachdem die Erfahrung eines Vierteljahrhunderts nunmehr zu Gebote steht, wieder stellt.

Seit jener Zeit, wo zwei englische Ingenieure zur Entwerfung und Begutachtung eines Schweizerischen Eisenbahnnetzes berufen worden, sind 2375 Kilometer Bahnen dem Betriebe übergeben worden und bis Ende des laufenden Jahres werden nahezu 2600 Kilometer mit einem Capitalaufwand von circa 800 Millionen Franken in unserem Lande im Betriebe stehen.

Werfen wir einen Blick auf die Geschichte dieses Netzes, so sind zwei Perioden der Entwicklung zu unterscheiden. Die erste bezeichnet die Entstehung eines Stammmetzes, der sogenannten alten Bahnen, die zweite wird durch das inslebentretende Gotthardbahn und durch eine ausgedehnte Ergänzung und Verzweigung des übrigen Bahnnetzes charakterisiert.

Die erste findet ihren Abschluss mit der am 1. Mai 1865 eröffneten Bahn Bülach - Regensberg; die zweite beginnt mit der am 1. Juli 1868 stattgehabten Eröffnung der Bahn von Romont nach Bulle.

Das vom Bundesrath im Jahre 1852 projectierte Netz bestand aus einer Stammlinie von Morsee nach Iferten, von Lyss über Solothurn, Aarau, Brugg, Zürich, Winterthur, Frauenfeld, Romanshorn, mit Verlängerung über Rorschach, Sargans nach Chur. Diese Stammlinie dachte man sich ergänzt durch die Wasserstrassen von Genf nach Morsee, von Iferten nach Büren. Als Fortsetzung der Bahn von Chur wurde eine Alpenbahn durch den Lukmanier ins Auge gefasst und davon, südlich der Alpen, die Linie von Biasca nach Bellinzona und Locarno ins Netz aufgenommen.

Von dieser Hauptlinie gingen Zweige von Morsee nach Ouchy (Lausanne), von Lyss nach Bern, von Olten nach Basel einerseits und nach Luzern anderseits, von Winterthur nach Schaffhausen und von Sargans nach Wallenstadt. Gleichwie zur Verbindung von Genf mit Morsee, von Iferten mit Lyss auf die Wasserstrasse verwiesen wurde, so geschah es für diejenige von Romanshorn und Rorschach mit den deutschen Endstationen Friedrichshafen und Lindau.

Sämtliche Linien umfassten eine Länge von 557,5 Kilometer und waren zu 101 736 800 Fr., mit Einschluss von 3 395 000 Fr. für die Wasserstrasse von Iferten nach Büren, veranschlagt. Zu deren Ausführung wurde eine Zeit von zwölf bis fünfzehn Jahren in Aussicht genommen, was mit der hierauf in Wirklichkeit eingetretenen ersten Bauperiode zusammenfällt. Schon diese erste Periode war weit produktiver als man solches erwartet hatte. Wo verschiedene Zugsrichtungen miteinander concurriert hatten, kamen meistens beide zu Stande; statt der 557,5 Kilometer ursprünglich projectirter Bahnen waren deren in einer Länge von 1296 Kilometer gebaut worden; 25 Kilometer waren im Jahre 1852 schon vorhanden, so dass Ende 1865 das alte Netz folgenden Umfang hatte:

Schweizerische Centralbahn	248,8 Kilometer
Nordostbahn	258,6 "
" Vereinigte Schweizerbahnen	269,8 "
Westschweizerische Bahnen	314,3 "
Berner Staatsbahn	71,4 "
Jura industriel	35,8 "
Ligne d'Italie	63,8 "
Fremde Bahnen	58,6 "

Zusammen 1320,9 Kilometer

Von diesen Schweizerischen Bahnen, welche ein Anlagecapital von circa 432 Millionen Franken erforderten, lieferten nur die beiden ersten Unternehmungen dem ganzen Anlagecapital einen befriedigenden Ertrag. Die Rückwirkung hiervon war eine ungünstige für andere Landesgegenden, welche von dem neuen Verkehrsmittel nicht berührt worden waren und welche nunmehr den Einfluss der Eisenbahnen durch die Isolierung zu empfinden hatten, welche sich bei ihnen geltend machte. Es trat ein Zustand gestörten Gleichgewichtes ein,

welcher um so stärker lastete, als die gleichen Landestheile vorher mit einem lebhaften Strassenverkehr begünstigt waren.

Die zweite Bauperiode wurde mit dem Zustandekommen einiger kleinerer Linien eröffnet. Bulle-Romont wurde am 1. Juli 1868, eine Verlängerung der Ligne d'Italie von Sitten bis Siders am 15. October 1868, am 24. Juni 1870 die Toggenburgerbahn dem Betriebe übergeben.

Nach langen Verhandlungen kam hierauf der internationale Gotthardvertrag (28. October 1871) zum Abschluss und erfolgte die Constituirung der Gotthardbahngesellschaft. Gleichzeitig trat eine sehr erfreuliche Verkehrs zunahme bei sämtlichen Schweizerischen Eisenbahnen ein und unter dem Eindruck eines allgemeinen Aufschwungs industrieller Unternehmungen schien nunmehr der Druck, der auf so manchem Projecte lastete, zu weichen.

Der Charakter dieser zweiten Periode des Eisenbahnbaues in der Schweiz besteht darin, dass die Initiative zu beinahe allen Projecten von den beteiligten Gegenden ausgegangen, dass dieselben beinahe ohne Ausnahme auf der Mitwirkung und Beteiligung der Gemeinden und Cantone beruhen.

Schliessen wir die der Vollendung nahenden, im laufenden Jahre noch zur Eröffnung gelangenden Linien ein, so hat sich das Eisenbahnnetz in dieser zweiten Periode, von 1300 auf 2500 Kilometer, somit um 1200 Kilometer vermehrt d. h. nahezu verdoppelt, wobei die Gotthardbahn mit 258 Kilometern, andere projectirte Linien, wovon auf die Nordostbahn und Centralbahn allein solche mit einer Gesamtlänge von 260 Kilometern fallen, nicht eingerechnet sind.

In Folge dieser grossartigen Schöpfung und weiter projectirter Unternehmungen, haben sich die Capitalbedürfnisse der Gesellschaften gesteigert, anderseits die Betriebseinnahmen, in Folge Theilung des Verkehrs, vermindert. Die Einnahmen der neuen Linien sind sehr ungenügend. Diesem Nothstand gegenüber ist gleichzeitig eine allgemeine Finanz- und Handelskrise eingetreten, von der namentlich die Eisenbahnwerthe betroffen sind. In gleicher Masse, wie demnach der Capitalsbedarf auf der einen Seite gewachsen ist, haben sich anderseits die Schwierigkeiten der Capitalbeschaffung vermehrt.

Der erste allgemeine Eindruck dieser Zeitverhältnisse ist derjenige der Entmuthigung und der Misstimmung. Die Zeit der Schöpfung wird verantwortlich gemacht für die Nachtheile, welche sie im Gefolge hat. Sie wird mit einem Zustande des Rausches und des Schwindels verglichen und glaubt man nunmehr nichts Besseres zu thun zu haben, als dieselben möglichst zu verurtheilen und möglichst das Gegentheil von Allem zu machen was früher geschah, von einem Extrem zum andern überzugehen.

Schon das im Jahre 1852 projectierte Netz gab der Schweiz nach Verhältniss ihrer Bevölkerung mehr Eisenbahnen, als die meisten Staaten damals besasssen. Im Berichte der Mehrheit der damaligen nationalräthlichen Commission wird desshalb schon darauf hingewiesen, dass ja auch das Schweizerische Strassenystem unstreitig zu den vollkommensten und ausgedehntesten gehöre und uns stets mit gerechtem Stolz erfüllt habe. Die Forderung nach möglichster Verallgemeinerung aller Einrichtungen zur Beförderung und Erleichterung der Verkehrs, liege in unserem Volkscharakter tief begründet und auch die Eisenbahnen würden sich dieser Forderung nicht entziehen können. Fügen wir dem Gesagten bei, dass in der Schweiz industrielle Thätigkeit und Wohlstand sich nicht auf einzelne grosse Centren beschränken, vergleichen wir unsere stattlichen, reichen Dörfer mit denjenigen anderer Länder, so werden wir wenigstens zum Theil erklärlich finden, dass man bei uns in jeder Gemeinde grössere Anforderungen stellt, als es vielleicht anderwärts der Fall ist.

Es muss desshalb als eine nicht sehr gründliche Auffassung erscheinen, wenn, wie es geschehen ist, von masslosen Anschuldigungen von anderer Seite nicht zu sprechen, keine bessere Bezeichnung der Zeiterscheinung gefunden wird, als dass man sie dem „Tulenschwindel“ in Parallele stellt. Dabei wird ganz übersehen, dass der Einfluss der Eisenbahnen auf wirthschaftliche und geistige Entwicklung nach und nach in das Bewusstsein des Volkes übergegangen ist und dass das Volk, nachdem es einmal diese Ueberzeugung gewonnen, dieselbe auch mit derjenigen Kraft und Energie die ihm eigen ist, ins Leben gesetzt hat.

Die Ueberzeugung, dass eine Vervollständigung und weitergehende Verzweigung des Eisenbahnnetzes eine Nothwendigkeit geworden, gelangte vielfach in der schweizerischen Presse zum Ausdruck und wir erlauben uns, um dieses nachzuweisen, aus einer Quelle zu schöpfen, welche auch bei der heutigen pessimistischen Stimmung keineswegs etwa gefährdet, als eine

des Optimismus oder der Schönfärberei verdächtige bezeichnet zu werden, nämlich aus der „Schweizerischen Handelszeitung“.

In ihrer Nummer 19, vom 13. Februar 1869, finden wir einen Artikel über „die Planlosigkeit des Schweizerischen Eisenbahnnetzes“, welcher sich hauptsächlich zum Ziele setzt, diesen Vorwurf als unbegründet zu widerlegen, zu dem Zwecke dann dazu gelangt, auf die noch nothwendige Ergänzung des Netzes hinzuweisen.

Das Programm dreier durchgehender Parallelzüge von Osten nach Westen aufstellend, werden folgende neue Linien projectirt. Eine Bahn von Kleinbasel nach Grossbasel, durch den Berner Jura über Sonceboz nach Chaux-de-fonds, ferner neue Linien von Loele nach Pontarlier, von Sonceboz nach Biel, von Lausanne nach Chexbres, von Chexbres nach Vevey, von Constanz nach Romanshorn, von Wattwil nach Utznach, von Rapperswil nach Zug, von Luzern nach Langnau.

Wir finden somit in diesem Programme die Bernische Jurabahn, sowie die Bern-Luzern-Bahn.

Folgende nicht uninteressante Stelle ist an genanntem Orte beigefügt: „Falls die Bahn von Luzern nach Langnau zu Stande kommt, so wird man bald merken, dass aus der Sackbahn Bern-Langnau eine Sackbahn Bern-Zug geworden ist, welche eine Fortsetzung an den Zürichsee nach Glarus und Graubünden bedarf.“

Diese Pläne sind somit, sogar von der heutigen Zeit noch nicht realisiert.

Ferner heisst es: „Jede Gemeinde spricht bei uns lauter, als es anderwärts grosse Departements und Regierungsbezirke zu thun wagen.“

Am 27. Januar 1872 schreibt die Handelszeitung Folgendes:

„Die Herren Kuchen und Napier haben sich, wie von mehreren Seiten gemeldet wird, mit den Herren Nationalräthen Stämpfli und Simon Kaiser über die Verschmelzung und Ergänzung einer Reihe von Eisenbahnprojekten zu dem grossartigen Unternehmen „einer Schweizerischen Nationalbahn“ verständigt. Dieselbe würde zunächst aus der Hauptlinie Montreux-Palézieux-Moudon-Payerne-Lyss-Solothurn-Olten-Aarau-Lenzburg-Baden-Winterthur bestehen und wahrscheinlich zahlreiche Zweigbahnen erhalten. — Wie weit die Unterhandlungen gediehen und die finanziellen Kräfte bereits erwogen sind, vermögen wir nicht anzugeben; das aber haben wir schon längst ausgesprochen, dass die Projecte der Herren Kuchen und Napier nicht nur sehr lebensfähige Keime, sondern fast die Nothwendigkeit einer grossartigen Entwicklung in sich tragen und eine tiefgreifende Umgestaltung unseres ganzen Eisenbahnwesens zur Folge haben müssen.“

Am 18. Februar 1873 verkündigte das gleiche Blatt dann allerdings: „Der grosse Wahnsinn ist tot und Niemand wird ihm eine Thräne nachweinen“ und am 27. Januar 1877 schreibt die gleiche „Handelszeitung“, „dass ein so kleines Volk wie das unsrige sich in drei Jahren 884 Kilometer Eisenbahnen für circa 220 Millionen Franken anlegt, ist nur durch einen jener Wahnsinns-Anfälle zu erklären, denen alle Völker, bald in dieser bald in jener Richtung, unterworfen sind.“ Sie vereiniget sich somit schliesslich ungefähr mit denjenigen, welche die Sache auf eine Analogie mit dem Tulpenschwindel zurückgeführt haben.

Dem entgegen glauben wir, es war eine begeisterte Anhandnahme grosser volkswirtschaftlicher Aufgaben, denen der reine Gedanke zu Grunde lag, durch Hebung der Verkehrsmittel Wohlstand und Cultur gleichmässig durch alle Theile unseres Vaterlandes zu fördern.

Die Schweiz hat sich damit auf der Stufe derjenigen Staaten erhalten, welche im Verhältniss zu ihrer Bevölkerung die meisten Eisenbahnen haben.

Wenn aber ein Volk mit Einsetzung seiner ganzen materiellen Kraft dasjenige zu erreichen strebt, was in civilisierten Ländern als ein Massstab der Cultur angesehen wird, so wird eine solche Erscheinung, wenn sie auch von Ausschreitungen begleitet war, an sich doch nicht als eine Verirrung dargestellt werden können.

Gleichwie das Volk den Eisenbahnen gleichgültig war, so lange es deren Wesen und Wirken nicht kannte, und sich für dieselben nicht begeistert liess; ebenso wenig wäre es ohne diese Voraussetzung in unserer Zeit möglich gewesen, von demselben die grossen Leistungen an diese Unternehmungen zu erhalten.

Es ist eine eigenthümliche Erscheinung, dass derjenige schweizerische Landestheil, welcher sich im Jahre 1852 am zurückhaltendsten und bedenklichsten gegen das neue Verkehrsmittel zeigte, weil er nachtheilige Einflüsse derselben für die

Landwirthschaft fürchtete, der Canton Bern war, derselbe Canton Bern, welcher seitdem eine eigene Staatsbahn besass, ein cantonales Eisenbahnnetz ins Leben gerufen hat.

Die Aufgabe kann heute nicht mehr sein, rückwärts zu gehen, sondern darin, das Geschaffene wirtschaftlich zu pflegen und auszubilden.

Wir werden vorhandene Mängel durch Untersuchung offen zu legen, neue Hülfsmittel zu prüfen haben.

Mit andern Worten, wenn es gewaltigen Anstrengungen gelungen ist, die Mittel zum Baue so vieler neuer Verkehrswwege aufzubringen, so tritt nun die zweite Aufgabe heran, diese Schöpfungen lebensfähig zu erhalten.

Sollten die Schwierigkeiten der Zeit, indem sie alle Kräfte in erhöhtem Maasse anspannen, wenn Jeder an seinem Orte dazu mitwirkt, nicht auch geeignet sein, grössere Aufgaben in fruchtbringender Weise zur Lösung zu bringen, Vorurtheile und Missgriffe zu beseitigen, Neugestaltungen herbeizuführen?

(Fortsetzung folgt.)

Der Schutz für Erfindungen.

mit besonderer Beziehung auf die Schweiz

von Franz Wirth.

(Fortsetzung.)

Die Berechtigung des Erfinders auf Schutz für sein geistiges Eigentum ist früher vielfach bestritten worden. Man stellte sich einfach auf den Standpunkt der Gewalt und sagte: Der Staat ist nicht verpflichtet, dem Erfinder zu Hilfe zu kommen, denn es giebt kein geistiges Eigentum. Was man so nennt, ist das Ergebniss eines die ganze Menschheit umfassenden Denkprocesses, ein Gedanke reicht sich an den anderen und ohne die vorausgegangene Geistesarbeit früherer Geschlechter ist ein Erfinden gar nicht möglich; oft beruht es nur auf einem Zufall, es ist eine Entdeckung, wie sie die Gelehrten machen, welche auch keine Entschädigung für wissenschaftliche Entdeckungen erhalten. In consequenter Weiterverfolgung dieses Standpunktes muss man dann auch das geistige Eigentum der Schriftsteller leugnen und den Nachdruck gestatten, was denn auch u. A. in dem zu Ende der sechziger Jahre in Bern errichteten literarischen Verein geschah. — Man kann die obige Begründung zugeben, ohne zu derselben Schlussfolgerung zu kommen. Was ich für mich allein besitze, was ich erst geschaffen und zu meiner freien Verfügung habe, das ist doch wohl mein Eigentum. Wenn Watt die Dampfmaschine für sich behalten, sie Niemand gezeigt, sondern eingeschlossen und im Geheimen hätte arbeiten lassen, so war diese Erfindung doch offenbar sein Eigentum; es war etwas Positives, mit dem er schalten und walten konnte, wie er wollte. Da diess aber weder dem Vortheile des Erfinders noch des Volkes entspricht, so tritt der Staat dazwischen und vermittelt die allgemeine Benützung der Erfindung, indem er sie dem Erfinder gegen eine gewisse Gegenleistung quasi abkauft, — und diese Gegenleistung besteht in dem Schutze der Erfindung gegen Nachahmung auf eine gewisse Zeit.

Diese Anschauung ist nun wohl ziemlich die allgemeine und es ist eine bemerkenswerthe Thatsache, dass die Anhänger derselben jährlich wachsen, die Gegner des Erfinderschutzes an Zahl abnehmen. Ganz besonders ist diess in England der Fall gewesen, wo in Folge wiederholter sehr gründlicher und umfassender Enquêtes in den Jahren 1852, 1862/4, 1870 und 1871 frühere Gegner zu Anhängern bekehrt, wie diess in Deutschland und neuerdings auch in der Schweiz der Fall ist. Einer der erfahrensten englischen Anwälte, Aston, erklärte bezüglich der letztern, dass die Zahl der Patent-Gesuche in England aus der Schweiz eine sehr geringe sei, was er nur dem Mangel an einem Patent-Gesetz zuschreiben könne, denn aus Ländern, wo solche beständen und zwar mit ausreichendem Schutz, kämen weit mehr Erfindungen nach England. Deutschland, das die Erfindung nur sehr mangelhaft schützt, sendet deren auch nur wenige, nämlich 11 jährlich; die weitaus grösste Zahl brachten Amerika und Frankreich. Ein anderer Sachverständiger, das Parlamentsmitglied J. Holden, ein bedeutender Tuchfabrikant, der sich längere Zeit in Basel, Zürich und St. Gallen aufgehalten, sprach seine Ansicht offen dahin aus, dass die Schweiz keine Fortschritte mache, er kenne keinen schweizer. Erfinder, der eine Erfindung in seinem Vaterlande eingeführt habe (!);

er kenne zwar einen Schweizer, der ein sehr tüchtiger Erfinder sei, allein er habe ein Patent in Frankreich genommen und seine Erfindung dort ausgeführt. Er selbst habe einen Schweizer in seiner französischen Fabrik und diesen, der seine Heimat gut kenne, befragt, aber zur Antwort erhalten, dass er Niemand in der Schweiz kenne, der den Namen eines Erfinders verdiene. Die Schweizer seien sonst ein sehr intelligentes, gut be-eigenschaftetes und eines der gebildetesten Völker in Europa, allein man könne nicht sagen, dass ihre Industrie eine bedeutende sei. Was sein eigenes Gewerbe, die Wollen-Industrie betreffe, so würde er es für einen grossen Verlust halten, wenn es keine Patente mehr gebe, denn ihm persönlich hätten sie viel genützt und manche Hilfe gewährt.

Es mag Zufall sein, dass die patentlose Schweiz, früher die Alleinherrscherin in der Uhren-Industrie, an dem patentreichen Nordamerika einen gefährlichen Wettbewerber erhalten hat. Zum Nachdenken fordert diese Thatsache jedenfalls auf. In Amerika hat sich unter dem Schutze der Patente eine höchst bedeutende Uhrenfabrikation entwickelt und es sind Capitalien von solcher Höhe darin angelegt, wie es ohne Patente schwerlich möglich wäre. Der Vertreter der Schweiz bei der Ausstellung in Philadelphia, Herr Favre-Perret, hat einen eingehenden Bericht über den Gegenstand erstattet und an Ort und Stelle die Uhrenfabrikanten von dem drohenden Verluste des ausländischen Absatzes in Kenntniß gesetzt. Die Amerikaner arbeiten nur mit Maschinen, die sie eigens für den Zweck erfanden, und sie arbeiten so exact und billig, dass Handarbeit nicht dagegen aufkommen kann. — Der Bericht scheint denn auch solchen Eindruck gemacht zu haben, dass sich jetzt im Hauptsitze der Uhrenindustrie, in Chaux-de-fonds, eine Actien-Gesellschaft (Société Suisse d'Horlogerie) mit einem Grundstock von 500 000 Fr. gebildet hat, um an verschiedenen Orten der Schweiz die Uhrenfabrication auf mechanischem Wege zu betreiben, d. h. mit Maschinen. Wir haben schon vor drei Jahren auf die Sache aufmerksam gemacht, allein sie hat damals leider wenig Beachtung gefunden.

Beachtenswerth ist der Umstand, dass selbst von Gegnern der Patente die meisten eine gewisse Berechtigung der Erfinder auf Belohnung anerkennen, wenigstens eine Entschädigung derselben für billig halten, so u. A. Macfie, der im englischen Parlament die Enteignung der Erfinder beantragte, Mich. Chevalier, der berühmte französische Volkswirth, und Professor Böhmert, der sonderbarer Weise gerade in der Schweiz, als er Professor am Polytechnikum war, auf den Vorschlag kam, die Erfinder zu belohnen, obwohl er selbst grundsätzlich gegen einen Schutz derselben war. „So unbestreitbar es auch ist, sagt Böhmert in seinem 1867 zur Gründung eines Vereins für Belohnung unpatentirter (!) Erfindungen erlassenen Aufruf, dass alle modernen Einrichtungen auf der Denkarbeit früherer Jahrhunderte mit beruhen und dass sie nur Glieder in der grossen Kette des Culturfortschrittes überhaupt sind, so erscheint es doch nur natürlich und billig, wenn die menschliche Gesellschaft solche Erfinder, denen sie grosse Vortheile und Fortschritte verdankt, für uneigennützig gebrachte Opfer ent-schädigt.“

In England und Amerika war die Opposition gegen den Erfinder-Schutz hauptsächlich eine Folge der schlechten Patent-Gesetze. In Frankreich und Belgien ist sie aus dem umgekehrten Grund nie recht aufgekommen. Jetzt ist man über die Grundlagen eines guten Patentgesetzes so ziemlich im Klaren und der dem deutschen Reichstag kürzlich vorgelegte Gesetz-Entwurf entspricht mit einigen wenigen Ausnahmen so ziemlich den Forderungen, die man an ein solches Gesetz stellen kann. Die beiden Haupt-Unterschiede der neueren Patent-Gesetze sind die, ob sie einfach Alles patentieren, was vorgelegt wird, ohne sich um den Inhalt derselben zu kümmern (Anmelde-Verfahren) oder ob eine Prüfung auf Neuheit stattfindet. Neu müssen Erfindungen stets sein, allein bei dem Anmelde-Verfahren, wie es in Belgien, Frankreich, Italien, Oesterreich und thatsächlich auch in England besteht, entscheiden dies nicht die Regierungen, sondern die Gerichte. England hat keine Prüfung, sondern ein Aufgabot-Verfahren, nach dem Jedermann Einsprache gegen die Patentierung erheben kann. Da dem Opponenten die Erfindung aber nicht mitgetheilt wird, welche er nur dem Titel nach kennt, so hat die Einrichtung nie besondere Bedeutung erlangt. Im deutschen Entwurf ist sie mit Unrecht aufgenommen, denn die dort verfügte Veröffentlichung vor definitiver Ertheilung des Patentes ist geradezu ein Raub an dem Erfinder, ein Eingriff in sein Eigenthum. Wenn nämlich das Patent verweigert wird, so kann die Erfindung, wenn sie nicht veröffentlicht würde, immer noch im Geheimen verwertet und so wenigstens noch einiger Nutzen daraus ge-

zogen werden. Ausgeschlossen sind in fast allen Gesetzen Lebensmittel und Arzneien, im deutschen Entwurf überflüssiger Weise auch Perpetuum Mobiles.

Der Schutz erstreckt sich auf die Anfertigung, den Handel und den Gebrauch, im Zollverein ist bekanntlich der Handel mit patentirten Gegenständen und deren Ankauf gestattet, d. h. es existirt kein Schutz außer für Maschinen, Werkzeuge und Fabrikations-Methoden. In Dänemark darf man auch diese einführen, der Schutz beschränkt sich also nur auf die Fabrikation. Der deutsche Entwurf gestattet nur Privateuten für den eigenen Gebrauch die Einführung patentirter Gegenstände, wodurch allerdings der Schutz für alle die Dinge aufhört, welche man direct vom Ausland beziehen kann. — Die Dauer beträgt in den meisten Ländern 15 Jahre, in Amerika 17, in Belgien 20 und das eben dem Parlament vorgelegte englische Gesetz schlägt 21 vor. — Die Taxen sind in jedem Lande verschieden (Frankreich 100 Fr. jährlich, Belgien 10, 20, 30 Fr., England 5, 20, 50, 100 Ls. für 1/2, 3, 7, 14 Jahre, Amerika 35 Doll.), eine steigende Taxe, wie sie jetzt auch in Deutschland vorgeschlagen ist (50, 100, 150 Mark), scheint aber jetzt allgemein für das Richtigste gehalten zu werden. Für die Kosten der Patent-Ertheilung genügt selbst ein so geringer Betrag wie 2 Doll. jährlich in Amerika, 10 Fr. mit jährlicher Steigerung um 10 Fr. dürfte also überall genügen und noch einen erheblichen Ueberschuss ergeben, wie in Amerika auch.

Um allen Bedenken, welche etwa der Erfinderschutz hervorrufen könnte, die Spitze abzubrechen, hat man in neuester Zeit (zuerst der Wiener Patent-Congress) das sog. Lizenz-System vorgeschlagen, demzufolge der Erfinder gezwungen werden kann, Berechtigungen gegen Entschädigung abzugeben. Man ist aber auch davon wieder abgekommen, weil man bald einsah, dass es unmöglich sei, die Entschädigung zu bestimmen. Der englische Entwurf bedroht daher nur den Erfinder mit Aufhebung seines Patentes, wenn er nach 3 Jahren nicht genügend Lizensen ertheilt, und der deutsche Entwurf schliesst sich ihm an.

Die Beschreibungen werden mit den Zeichnungen in allen Ländern, wo gute Patentgesetze existiren, gedruckt, können um wenige Batzen (20—50 Ct.) vom Patent-Amt bezogen werden und bilden eine reiche Quelle der Belehrung für den Fabrikanten und den Handwerker, sowie der Anregung für den Erfinder. Das Erfinden wird in dem Maasse erleichtert als es dem Erfinder möglich ist, sofort zu ermitteln, ob Aehnliches schon vorhanden und in welcher Weise. — Strafen für Eingriffe in das Patentrecht sind in vielen Gesetzen aufgenommen, im deutschen Entwurf gehen sie bis 5000 Mark. — Die Patente datiren gewöhnlich vom Tage der Hinterlegung des Gesuches und der Inhalt des letzteren wird bis zur Ausfertigung des Patentes geheim gehalten.

Man mag nun von dem Erfinderschutz halten was man will, so lässt sich doch nicht verkennen, dass bei gleichen Verhältnissen und Anlagen ein wesentlicher Unterschied zwischen Ländern mit jenem und den patentlosen herrscht. Man betrachte die Schweiz und die Erfindungen, welche dort gemacht werden, und vergleiche sie mit Belgien etwa oder einem aliquoten Theile Amerika's, mit dem die Schweiz ja gleiche Institutionen und Freiheit geniesst. Etwas muss an dem Schutze sein, wenn wir noch nicht so weit gehen wollen, wie der Präsident der Birmingham Handelskammer, welcher in der Enquête erklärte, dass seine Vaterstadt die Blüthe ihrer Haupt-Industrie lediglich den Patenten zu verdanken habe.

La Librairie Orell Füssli & Comp. à Zurich vient de recevoir de Paris:

Nicole, de l'emploi des briques ordinaires dans la construction et la décoration des édifices. 30 planches coloriées in-4° avec texte fr. 33.

Petit, maisons de campagne dans les environs de Paris. Façades et plans avec texte. 30 planches in-4° fr. 33.

Agenda Oppermann à l'usage des ingénieurs, p. l'année 1877 relié fr. 2,75

Davy, météorologie générale avec 24 cartes en couleur fr. 13,20

Orell Füssli & Co., Zurich.



Firmenstempel von Fr. 6. an.
Büchsen mit Stempelfarbe und
Kissen von Fr. 4 an.

Firmenstempel mit beweglichen
Chem Datum oder Nummern
von Fr. 20 an.

Firmenschilder in Zink von
Fr. 20 an.

Stempel zum Zeichnen der
Linge von 3 Fr. an.

Schriftmodelle für Eisenges-

sereien.

Giro-Stempel für Wechsel von

Fr. 8 an.