

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 18

Sonstiges

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: 23.02.2026

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

un avantage en même temps pour l'inventeur et pour le fabricant, car ce dernier ne court plus le risque : ni de laisser échapper l'exploitation d'une bonne invention parce que l'inventeur ne veut pas lui dévoiler tout son secret, ni de payer plus qu'elle ne vaut une invention en l'achetant „dans un sac.“

Il est juste d'accorder à l'inventeur d'un nouveau produit ou d'un perfectionnement quelconque qui est un bénéfice pour l'industrie en général, un monopole d'une durée restreinte mais garanti par un brevet comme rémunération des labeurs qui l'ont amené au but.

De plus l'utilité pratique des brevets d'inventions est suffisamment prouvée par leur influence sur l'industrie des pays qui en possèdent.

Il est vrai que la Suisse a longtemps prétendu que, sous le rapport de la protection des inventions, elle était seule „voyante au milieu des borgnes“ (comme s'exprimait M. le prof. Bolley en allemand), mais aujourd'hui aucun de nos industriels, croyons-nous, ne voudrait se faire le champion de la thèse : *que la prospérité relative de l'industrie suisse est due à l'absence de loi protégeant les inventeurs!* Ne pourrait-on pas plutôt considérer cette lacune dans notre législation comme une des causes de la décadence de certaines de nos industries ? En tous cas il est prouvé que les inventions importantes faites à l'étranger et contrefaites en Suisse grâce à l'absence de protection, n'ont été aucunement perfectionnées par les contrefacteurs, qui n'ont cherché qu'à produire les contrefaçons à des prix assez bas pour que le public les préfère, malgré leurs défauts, aux produits authentiques.

Si cependant les brevets d'inventions sont considérés assez généralement comme peu nécessaires par nos industriels suisses cela tient aussi à ce que ceux d'entre eux (et ils sont nombreux) qui connaissent la valeur de la protection des inventions se consolent de l'absence de toute loi à cet égard en profitant de la protection qu'ils obtiennent pour leurs produits dans les pays voisins.

Ce raisonnement parfaitement égoïste et peu démocratique n'est guère goûté par nos voisins et l'Allemagne entre autres témoigne depuis quelques temps des velléités de couper court à cet état de choses en refusant la protection à tous les inventeurs dont le pays de résidence n'offre pas une protection équivalente aux ressortissants allemands. Si tous nos voisins se mettaient sur ce pied-là (et cela n'est pas impossible puisqu'ils n'auraient qu'à y gagner) notre industrie recevrait un coup difficile à supporter.

Si l'on examine les conclusions des rapports publiés au sujet des brevets d'inventions en Suisse ces dernières années, on pourra constater que tout le monde est d'accord pour reconnaître l'utilité pratique de l'institution mais que l'on se perd en général dans des discussions philosophiques sur le principe de la propriété d'une idée.

En résumant nous nous trouvons en face des questions suivantes :

1^o Qui est-ce qui réclame la protection des inventions en Suisse ?

Les fabricants et ouvriers qui font le plus d'honneur à notre industrie nationale et qui ont le plus contribué à son perfectionnement d'une part et d'autre part nos voisins dont les lois protectrices accordent aux ressortissants suisses un privilège que nous leur refusons. De plus tous les amis de la justice et de la probité !

2^o Qui est-ce qui s'oppose à l'introduction de cette protection dans notre législation ?

a) Les vils plagiaires qui, incapables d'inventer quelque chose, contrefont sans vergogne les inventions des autres sans accorder à ceux-ci une rémunération équitable et qui, le plus souvent, copient d'une manière aussi médiocre que malhonnête !

b) Des industriels qui, tout en trouvant très commode de posséder et d'exploiter des brevets dans les pays voisins repoussent comme contraire à tout sentiment démocratique et républicain que les ressortissants de ces pays puissent jouir en Suisse du même privilège.

c) Les jurisconsultes qui conseillent aux inventeurs de se passer d'une loi protectrice jusqu'à ce que, de leurs discussions

de métaphysique soit sortie une formule prouvant mathématiquement quelle est la nature du droit de l'inventeur.

Il est de toute nécessité que la question soit enfin ramenée sur un terrain pratique et cela serait d'autant plus facile que l'avant projet de loi sur cette matière publié en 1877 par le Chef du Département fédéral de l'intérieur constitue une excellente base de discussion surtout en tenant compte des commentaires auxquels il a donné lieu dans plusieurs sociétés suisses d'industriels et de juristes.

Il serait fort à désirer qu'on fit une motion à ce sujet dans nos Chambres fédérales afin d'inviter le Conseil fédéral à présenter prochainement et simultanément un projet de loi sur la protection des dessins et modèles de fabrique et sur les brevets d'invention. Ce dernier projet est pour nos industriels plus important que le premier et les deux lois ont tant de points de contact qu'il serait non-seulement désirable mais facile de les élaborer en même temps.

Cela serait d'autant plus urgent qu'il est fort possible que, lors du renouvellement des traités de commerce avec l'Allemagne et la France nous risquons d'être obligés de subir en matière de brevets d'invention des conditions anormales semblables à celle que nous subissons actuellement au sujet des marques et dessins, ou de pires encore. Ces conditions eussent été évitées de tout temps si nous avions possédé une loi sur la protection de la propriété industrielle. Les craintes que nous venons d'exprimer seront trouvées excessives par bien des personnes ; elles sont justifiées cependant par les opinions émises à ce sujet par les journaux des grands centres industriels de nos voisins et par les vœux exprimés au sein des Chambres de commerce françaises.

De plus, le gouvernement français, instruit par le Congrès international de la propriété industrielle de Paris (1878) des dispositions actuelles du public Suisse à cet égard (telles qu'elles sont exprimées par les conclusions des rapports mentionnés plus haut) relèvera sans doute et plus énergiquement qu'alors, les prétentions que fit valoir le gouvernement français de 1864 et qui furent si habilement écartées (quoiqu'avec beaucoup de peine) par notre digne ministre plénipotentiaire à Paris. Celui-ci suivit en cela des instructions basées sur une expertise faite en 1861 par deux professeurs de l'école polytechnique*) et sur les phases que présentait alors l'historique de la question.

Dès lors l'opinion générale a subi un revirement considérable comme en fait foi le vote unanime du 15 mars 1877 au Conseil national. Ces derniers temps surtout, depuis que la stagnation des affaires oblige chacun à rechercher la production de nouveautés et de perfectionnements, nombre d'industriels suisses se plaignent du manque de protection.

C'est donc un devoir pressant des sociétés industrielles de notre pays de travailler énergiquement à accélérer l'élaboration d'une loi fédérale sur les brevets d'inventions.

E. IMER-SCHNEIDER
Membre de la Commission
perman. internat. du Congrès de Paris
pour la Propriété industrielle.

*) Il est permis de mettre en doute la valeur de cette expertise faite par des adversaires déclarés du principe de la protection des inventions qui interprètent à leur façon l'Opinion générale des industriels suisses.

* * *

Chronik.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 28,70 m, Airolo 20,50 m, Total 49,20 m, mithin durchschnittlich per Arbeitstag 7,00 m.

Es bleiben noch zu durchbohren bis zur Vollendung des Richtstollens 717,70 m.

Alle Einsendungen für die Redaction sind zu richten an

JOHN E. ICELY, Ingenieur, Zürich.

Einnahmen der Schweizerischen Eisenbahnen.

N a m e n der Gesellschaften und der einzelnen auf spezielle Rechnung betriebenen Linien.	Länge im Betrieb.		Zeitraum: 1.—30. September.							
			Im Ganzen			Personenverkehr.		Per Kilometer.		
	1879	1878	1879	1878	Differenz	1879	1878	1879	1878	Differenz
Nordostbahn	Kil.	Kil.	Fr.	Fr.	Fr.	‰	‰	Fr.	Fr.	Fr.
Stammnetz (einschliesslich der linksufrigen Zürichseebahn eröffn. 20. Sept. 1875, Linie Sulgen-Gossau eröffn. den 5. Juli 1876 und Winterthur-Coblenz eröffn. den 1. Aug. 1876) Bülach-Regensberg	408	392	1 061 000	1 173 535	- 112 535	51	47	2 600	2 994	- 394
Zürich-Zug-Luzern	64	64	150 500	148 823	+ 1 677	71	68	2 352	2 325	+ 27
Bötzbergbahn eröff. 2. August 1875	57	57	163 800	196 840	- 33 040	40	37	2 874	3 458	- 579
Effretikon-Hinwil " 17. " 1876	23	23	10 700	12 138	- 1 438	61	59	465	528	- 63
Centralbahn Gäubahn 59 Kil. eröff. 4. Dec. 1876	299	299	889 400	888 870	+ 530	50	50	2 975	2 973	+ 2
Basler Verbindungsbahn	5	5	24 500	21 783	+ 2 717	22	24	4 900	4 357	+ 543
Aarg. Südbahn 9 Kil. eröff. 1. Juni 1875	29	29	13 300	13 517	- 217	62	62	459	466	- 7
Wohlen-Bremgarten eröffnet 1. September 1876	8	8	1 310	1 515	- 205	69	72	164	189	- 25
Suisse Occidentale Murten-Fräschels 13 Klmt. eröffnet den 12. Juli 1876. — Jougne-Eclépens (Vallorbes-Grenze 3 Kilom. eröff. 1. Juli 1875)	487	487	1 207 000	1 200 020	+ 6 980	54	57	2 478	2 464	+ 14
Ligne du Simplon	117	117	94 980	81 821	+ 13 159	82	81	812	699	+ 113
Bulle-Romont	19	19	16 900	16 800	+ 100	37	39	889	884	+ 5
Lausanne-Echallens	15	15	13 136	7 248	+ 5 888	83	83	876	483	+ 393
Vereinigte Schweizerbahnen	283	283	568 200	596 358	- 28 158	60	59	2 044	2 145	- 101
Toggenburgerbahn	26	26	24 300	23 433	+ 867	67	66	972	937	+ 35
Wald-Rüti eröff. 29. Sept. 1876	7	7	5 150	5 616	- 466	60	64	736	802	- 66
Rapperswyl-Pfäffikon, eröffnet 27. August	5	5	2 750	4 102	- 1 352	80	88	687	1 026	- 339
Jura - Bernbahn.										
Jura bernois Section Porrentruy-Delle com- prise	256	256	507 000	500 457	+ 6 543	48	53	1 980	1 955	+ 25
Bern-Luzern (Langnau-Luzern 59 Kilom.) ...	95	95	127 500	119 516	+ 7 984	68	71	1 342	1 258	+ 84
Gotthardbahn:										
Biasca-Bellinzona-Locarno	41	41	43 300	31 645	+ 11 655	61	73	1 056	772	+ 284
Lugano-Chiasso	26	26	23 500	24 624	- 1 124	84	81	904	947	- 43
Appenzeller-Bahn:										
Winkel-Herisau ... 5 Kil. eröff. 12. Apr. 1875	15	15	16 695	15 200	+ 1 495	69	65	1 113	1 013	+ 100
Herisau-Urnäsch ... 10 Kil. " 21. Sept. 1875										
Tössthalbahn eröff. 4. Mai 1875, Bauma-Wald er- öffnet 15. November 1876	40	40	25 789	24 225	+ 1 564	55	66	645	606	+ 39
Uetlibergbahn.*)										
Zürich-Uetliberg eröff. 12. Mai 1875	9,1	9,1	11 706	13 813	- 2 107	94	96	1 286	1 518	- 232
Rigibahnen:										
Vitznau-Staffel	5,1	5,1	57 384	60 036	- 2 652	94	96	8 082	8 456	- 374
Staffel-Kulm	2	2								
Arth-Rigibahn	12	12	21 999	22 154	- 155	92	92	1 833	1 846	- 13
Emmenthalbahn.										
Solothurn-Burgdorf eröff. 26. Mai 1875	24	24	15 800	16 595	- 795	53	49	658	691	- 33
Schweiz. Nationalbahn. eröff. 17. Juli 1875. ferner eröff. 15. Oct. 1877.	75	75	57 300	62 199	- 4 899	43	50	764	829	- 65
	89	89	27 501	37 666	- 10 165	54	58	369	423	- 114
Bödelibahn.	9	9	27 500	24 406	+ 3 094	75	76	3 055	2 712	+ 343
Wädenswil-Einsiedeln	17	17	39 000	30 544	+ 8 456	87	86	2 294	1 797	+ 497