

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 12/13 (1880)  
**Heft:** 11

## 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>**

Die heisse Strecke auf der 580 m Sohle von *Gould and Curry* ist der Schauplatz der ernstesten Unglücksfälle durch Hitze. Fünf Leute sollten daselbst im Juni 1878 eine schwere Donkeypumpe verladen. Sie strengten sich sehr an, waren aber nicht mehr fähig, die Pumpe zu bewegen, als sie an einer Planke hängen blieb. Sie geriethen in Verwirrung, fühlten dass sie nicht länger aushalten konnten und fuhren ein Gesenke aufwärts nach der 519 m Sohle. Ein Mann stürzte, die anderen wagten sich nicht aufzuhalten, ihm zu helfen, und kamen ganz verwirrt und fast sprachlos nach 1/2 Stunde auf der 519 m-Sohle an. Drei Leute eilten zur Hülfe hinab, hatten gleichfalls Unglück, und eine neue Hülfe fand zwei Todte und einen Sterbenden. Die Luft war gut und rein und die Ursache des Unglücks nur die Hitze, welche zur Zeit 53,3° betragen haben soll.

Das häufige Abfallen der Leute in tiefe Schächte, Gesenke u. s. w. (16 Mal in 22 Monaten) dürfte wohl in vielen Fällen auch indirekte Folge der grossen Hitze sein, welche Ohnmacht oder vorübergehende Geistesabwesenheit hervorbringt. Besonders die Schachtzimmerleute sind solchem Unglück sehr ausgesetzt. Es kommt aber auch vor, dass Leute, welche in der Nähe eines Schachtes arbeiten, aus reiner Vergessenheit mit ruhigem Schritt in den Schacht gehen. Solche Distraction widerspricht so ganz und gar der gewöhnlichen Bedächtigkeit und Vorsicht der *Comstockbergleute*, dass sie als Folge starker, körperlicher Anstrengung in heisser Luft betrachtet werden muss. Hieher sind auch die Fälle zu rechnen, wo Hundestösser scheinbar absichtlich und mit voller Ueberlegung ihre Hunde in Schachte stossen — und fast stets mit in die Tiefe folgen.

Derartige unglückliche Ereignisse erregen die allgemeine Theilnahme und machen viel von sich reden. Ich glaube aber, dass die Anzahl ihrer Opfer sehr klein ist im Vergleich zu den Opfern von Krankheiten, Siechthum und Verkommeniss, welche gleichfalls Folge der Arbeit in diesen heissen Gruben sind, welche sich aber der Statistik und der Beachtung des grossen Publikums entziehen.

Airolo, August 1880. F. M. Stappf.

Redaction: A. WALDNER,  
Claridenstrasse Nr. 385, Zürich.

## Vereinsnachrichten.

### Schweizerischer Ingenieur- und Architecten-Verein.

**Le pont du Javroz.** Le 28 août a eu lieu la course à laquelle M. Gremaud, ingénieur cantonal, avait convié les ingénieurs et architectes de Berne, Vaud, Genève, Neuchâtel et Fribourg pour visiter le magnifique pont du Javroz en construction sur la route de Boltigen. Vendredi soir déjà, une partie des invités, parmi lesquels on remarquait l'éminent professeur de notre Polytechnicum, M. Culmann, se rendaient à Bulle par le dernier train. Une réception aussi cordiale qu'imprevue les attendait à leur arrivée à Bulle, la musique et les flambeaux se trouvaient à la gare et, après un cortège en ville, au milieu d'une nombreuse et cordiale population, une collation fut offerte gracieusement par la ville de Bulle au *Cheval Blanc* et la soirée, passée avec les braves et sympathiques Bullois, fut des plus gaies. Le matin de bonne heure on se rendit au pont du Javroz, où l'on fut rejoint par quelques collègues arrivés par le premier train du matin. M. Gremaud offrit à tous les membres présents et au nom de leurs collègues de Fribourg une notice rédigée par lui sur ce magnifique et intéressant pont et une superbe lithographie, due au crayon de notre compatriote, M. Raichlen. Une trentaine de membres de la Société suisse des ingénieurs étaient présents, parmi lesquels 8 Vaudois, 4 Bernois, et 1 Genevois. M. Gremaud et M. Probst, ingénieur de la maison G. Ott & Cie., l'auteur du projet et le constructeur du pont, donnèrent sur place les renseignements les plus complets sur ce magnifique ouvrage d'art, qui est maintenant presque complètement monté sur échafaudage et qui, si bien encadré par un grandiose paysage, fit l'admiration de tous les assistants. On admirait aussi généralement la hardiesse, la légèreté et la construction rationnelle de l'échafaudage qui, du fond de la vallée, s'élève jusqu'à l'arc élégant de 85 m de portée qui la franchit.

Ce pont, dont nous donnerons plus tard une description avec les plans, traverse la gorge étroite du torrent du Javroz qui descend de la Berra et près de son entrée dans la vallée de la Jagne, dont la belle route stratégique suit la direction principale; il est à 1 km de Charmey. Un peu au dessous on voit un beau pont en bois couvert de 60 m de portée construit en 1854 que celui-ci remplace et qui va être abandonné. Sa construction a été presqu'aussi remarquée à cette époque que celle du pont actuel; nouvelle preuve des immenses progrès réalisés dans l'art de la construction.

A Charmey, au *Sapin*, un banquet fort bien servi et très gai réunit tous les invités dont la course avait aiguisé les appétits. M. le conseiller d'Etat Bise, directeur des travaux publics, prit d'abord la parole et rappela les mérites de tous les hommes qui avaient coopéré à la construction de cette

grande route intercantonale: M. Montenach, qui en avait fait le premier avant-projet avec un remarquable rapport; M. Gremaud qui a fait le projet définitif et dirigé les travaux et qui, spécialement pour le passage du Javroz, avait étudié 8 ou 10 projets pour arriver à la solution la plus économique et la plus rationnelle actuellement adoptée; MM. les entrepreneurs, soit la maison Ott & Cie. et leurs ingénieurs, MM. M. Probst et Röthlisberger, etc. Il souhaita la bienvenue aux ingénieurs venus pour examiner ce magnifique travail.

M. Gonin, ingénieur cantonal vaudois, au nom de la Société vaudoise des ingénieurs, remercia les collègues de Fribourg et spécialement M. le conseiller d'Etat Bise et M. l'ingénieur Gremaud d'avoir organisé cette course si intéressante et se fit l'organe de tous en témoignant son admiration pour les grandioses travaux d'utilité publique, les ponts magnifiques qu'exécute avec tant de courage et d'énergie le canton de Fribourg et qui sont la preuve du meilleur esprit public. Il porte son toast au canton de Fribourg, représenté par un de ses premiers magistrats, M. Bise. Il désirerait voir se renouveler ces excursions et réunions des Sociétés de la Suisse occidentale et porte aussi son toast aux collègues de Fribourg qui ont pris l'initiative de ces réunions.

M. Probst, ingénieur, ne peut accepter complètement pour lui et ses collaborateurs les éloges qu'on a fait du pont qu'il construit, l'honneur en revient surtout à l'infatigable travailleur et à l'éminent professeur Culmann, ici présent, c'est grâce à ses magnifiques travaux sur la théorie des ponts, dont il a donné la solution aussi élégante que riche et complète dans sa statique graphique, que la construction d'un pont aussi hardi, et auquel il y a 20 ans l'ingénieur le plus téméraire n'aurait osé songer, est devenue possible. Il rend hommage au patriotisme de cette homme éminent, qui a résisté à toutes les offres les plus brillantes des puissances étrangères pour se consacrer à notre Polytechnicum et à notre pays, dont il fait la gloire.

M. le professeur Culmann a d'aimables paroles pour nous dire que le patriotisme dont on lui fait un éloge ne lui a pas coûté de grands efforts quand on est reçu dans un pays comme il l'a été, en Suisse, et qu'on y est traité comme il l'a été depuis 25 ans qu'il s'y trouve; quand on assiste à la manifestation de cet esprit public dont une des principales émanations se produit dans ces grands travaux, il serait difficile de ne pas faire ce qu'il a fait. S'il a contribué au progrès de la construction des ponts, on en doit beaucoup aussi à la manière distinguée dont ses élèves ont développé et appliqué ses théories.

A deux heures on part pour Bellegarde pour visiter cette magnifique route de Boltigen jusqu'à la frontière. De là une partie de la colonne rentre à Bulle, mais le gros de l'armée gagne le Lac-Noir par le col de Nüschenen; ces beaux paysages font l'admiration de tous; la réception au Lac-Noir est des meilleures et ne dément pas l'excellente réputation de cette station balnéaire. Le lendemain matin on rentre à Fribourg pour ne faire que traverser la ville et partir par les trains de midi. La magnifique route de Planfayon obtient aussi une marque d'estime et d'admiration, la parfaite correction de son tracé et de son profil, l'ampleur de son exécution sont très remarquées. Elle complète avec celle de Boltigen la bonne opinion qu'ont eue les visiteurs des travaux publics de notre canton. M.

### Commission permanente internationale pour la propriété industrielle. Section suisse.

#### Séance du 28 août 1880 à Genève.

La séance est ouverte à 3 heures et demie dans les locaux de la Chambre de Commerce à Genève par M. J. Weibel, vice-président du "Vorort" de l'Union suisse du Commerce et de l'Industrie, et de la Chambre de Commerce à Genève. M. Weibel informe la Section que M. Ernest Pictet, comme président du "Vorort", devait remplacer M. Conrad Bürkli dans ses fonctions de président de la Section suisse de la Commission, mais qu'il a prié M. Weibel de le remplacer à ce poste, lui-même ne se croyant pas assez versé dans les questions spécialement industrielles. M. Weibel déclare avoir accepté volontiers cette tâche en tant qu'il ne s'agit pas de la présidence; il prie la Section de nommer un président.

Sur la proposition de M. Waldner, appuyée par tous les membres présents, M. Weibel est nommé président. Il déclare accepter sa nomination.

M. le secrétaire donne communication d'une lettre de M. D. Perret qui regrette d'être empêché par une excursion militaire d'assister à la réunion.

Il déclare adhérer en tous points aux questions qui lui ont été communiquées comme devant être discutées dans la présente séance.

Le protocole de la séance du 9 mars est approuvé sans observation.

M. Imer revient sur la question de la statistique des inventeurs suisses qui, par suite du défaut de protection des inventions en Suisse, ont été obligés à prendre des brevets à l'étranger et à les y exploiter, discutée dans la séance du 9 mars. Il demande à la Section l'autorisation d'écrire en son nom à un certain nombre de personnes qui pourraient être à même de donner des renseignements à ce sujet.

La Section lui accorde cette autorisation.

M. Imer donne lecture d'une lettre du Département fédéral du Commerce et de l'Agriculture, datée du 21 juillet 1880, lui annonçant que le Conseil fédéral a décidé de se faire représenter à la conférence internationale qui aura lieu à Paris le 7 novembre de cette année et le pria de soumettre aux délibérations de la Section suisse de la Commission permanente un programme proposé par le ministre du commerce français pour la dite conférence.

M. le président annonce que, par suite de cette communication, il a été décidé de consacrer la séance d'aujourd'hui à la discussion des questions de ce programme, afin de pouvoir communiquer en temps utile au Département fédéral du commerce la réponse de la section. Il ajoute que ces questions doivent être examinées en s'inspirant des intérêts de l'industrie suisse. On passe ensuite à la discussion détaillée de chaque article.

Questions générales.

1. *Les gouvernements adhérents sont constitués à l'état d'Union pour la protection de la propriété industrielle.*

Cette question ne donne lieu à aucune discussion.

2. *Les sujets de chacun des états de l'Union jouiront, dans tous les autres états, des mêmes droits que les nationaux, en matière de brevets d'invention, de dessins et modèles industriels, de marques de fabrique et de commerce, de nom commercial.*

M. le président déclare ne pas voir d'inconvénient à admettre ce principe tel qu'il est énoncé.

M. Imer fait remarquer que cette énonciation exclut d'emblée toute condition de réciprocité. Il rappelle que l'avant-projet de loi sur les brevets, élaboré par M. le conseiller fédéral Droz, prévoit au contraire la condition de réciprocité comme urgente dans un petit pays comme le notre sur certains points de la protection, tels que, par exemple, l'obligation d'exploiter le brevet dans le pays, la déchéance par suite de l'introduction d'objets brevetés, la concession de brevets d'importation etc. M. Imer rappelle qu'au congrès de Paris et lors de l'élaboration du premier projet d'Union internationale les délégués suisses ont fait tous leurs efforts pour faire admettre la condition de réciprocité et y avaient réussi dans le dit avant-projet.<sup>1)</sup>

En conséquence M. Imer propose de n'adhérer à cette question qu'en réservant la condition de réciprocité.

M. Eichmann est aussi d'avis qu'il y aurait danger à adhérer à cette question sans réservant la réciprocité, du moins sur quelques points principaux; mais la plus grande partie de la législation fédérale sur la matière n'existant encore qu'à l'état du projet il est difficile de fixer ces points.

M. le président est aussi d'avis que la condition de réciprocité serait bien fondée, mais il constate qu'il est délicat de l'introduire dans la base du traité.

L'assemblée décide de réservant sa décision à ce sujet jusqu'après la discussion des questions spéciales.

On passe à l'examen de la question:

3. *Un service spécial de la propriété industrielle sera établi dans chaque pays. Un dépôt central des brevets d'invention, des dessins et modèles industriels, des marques de fabrique et de commerce y sera annexé pour la communication au public. Une feuille officielle périodique sera publiée par le service de la propriété industrielle. Des mesures seront prises également pour la publication d'une feuille internationale commune à tous les états de l'Union.*

L'assemblée adhère à la question No. 3 telle qu'elle est formulée.

4. *Seront temporairement protégés les inventions brevetables, les dessins et modèles industriels ainsi que les marques de fabrique et de commerce qui figureront aux expositions internationales officielles ou officiellement reconnus.*

M. Eichmann demande si „temporairement“ n'est pas trop vague.

M. le président propose de tracer les mots: „seront temporairement protégés“ et d'ajouter après „officiellement reconnus“ les mots: „seront protégées pendant la durée de ces expositions.“

M. Waldner pense que l'on peut, sans inconvénient, accepter le principe tel qu'il est énoncé vu qu'il est probable que les limites de cette protection temporaire seront fixées dans chaque cas particulier.

L'Assemblée accepte cette interprétation.

Brevets d'invention.

5. *Tout dépôt d'une demande de brevet, fait régulièrement dans l'un des états de l'Union, sera attributif de priorité d'enregistrement dans tous les autres états pendant un délai de . . . .*

M. le président considère cette garantie de priorité comme très utile pour permettre à l'inventeur de faire sans risque les démarches nécessaires à l'obtention de brevets dans tous les pays; il pense seulement qu'il sera bon de ne pas prévoir un délai trop long afin d'obliger l'inventeur à travailler sans relâche.

M. Waldner pense que ce délai ne peut être fixé que par ceux qui connaissent la pratique des démarches à faire pour l'obtention des brevets.

M. le président propose un délai de six mois.

M. Imer croit que, en vue du cas possible où un inventeur déposerait en premier lieu une demande de brevet dans un pays pratiquant l'examen préalable et désirerait attendre le résultat de cet examen avant de se décider à faire des frais pour l'obtention de brevets dans d'autres pays, un délai de six mois serait insuffisant.

M. Eichmann propose un délai d'une année. Sur la proposition de M. Waldner on décide de prévoir un délai de une année au maximum.

1) L'avant-projet d'un traité voté par la Commission permanente internationale dans sa séance générale du 19 sept. 1878 à Paris porte en effet:

Article premier. Les pays entre lesquels est conclu le présent traité, forment une „Union pour la protection de la propriété industrielle.“ Cette protection sera réciproque. Elle sera uniforme dans les limites des bases posées par le présent traité.

6. *L'introduction par le breveté, dans le pays où le brevet a été délivré, d'objets fabriqués dans l'un ou l'autre des états de l'Union, n'entraînera pas la déchéance.*

M. le président ne peut adhérer à cette proposition parce qu'il croit absolument nécessaire d'introduire le principe de déchéance pour cause d'introduction de l'objet breveté dans une loi fédérale sur les brevets d'invention. Il comprend parfaitement qu'un pays possédant une industrie aussi puissante que l'Angleterre, par exemple, puisse sans aucun risque bannir ce principe de sa législation; certains pays (la Belgique et l'Angleterre par exemple) ont même intérêt à empêcher les autres d'élever cette barrière, mais l'orateur craint, pour un pays tel que la Suisse, l'inondation de produits étrangers, sous la protection de brevets d'invention, et il ne voit pas d'autre moyen efficace pour l'empêcher que le principe de la déchéance pour cause d'introduction d'objets brevetés. Il ne croit pas nécessaire d'adopter un système aussi rigoureux que celui qui existe actuellement en France, mais cependant les autorisations d'introduction d'objets brevetés devaient se restreindre à des objets nécessaires à la mise en exploitation du brevet.

M. Imer déclare adhérer à l'art. 6 tout en partageant la manière de voir de M. le président quant à la nécessité d'empêcher les autres pays d'inonder le notre de leurs produits sans la protection d'un brevet. Il explique son adhésion par le fait qu'il est partisan de la licence obligatoire prévue par l'avant-projet de loi fédérale de M. le conseiller fédéral Droz, dans laquelle il voit un remède aussi efficace et plus libéral que celui proposé par M. Weibel. Il ajoute que si, pour certaines industries les observations de M. Weibel sont parfaitement justifiées, il est aussi des industries suisses qui ont intérêt à faire tomber la barrière d'importation telle que la leur oppose par exemple la France.

M. le président ne croit pas que la licence obligatoire soit un moyen efficace d'obvier au danger mentionné, il croit que, surtout pour certains articles qui se fabriquent plus avantageusement dans d'autres pays qu'en Suisse, la défense d'importation, c'est-à-dire l'obligation absolue de fabriquer en Suisse peut seule offrir les garanties désirables. Comme exemple il suppose un fabricant d'horlogerie français, établi à Besançon, lequel aurait obtenu, pour un nouveau mouvement de montre, un brevet d'invention en Suisse. Ce fabricant, après avoir installé des moyens de fabrication très puissants, introduira ses produits brevetés en Suisse.

Qu'arrivera-t-il en admettant que notre loi prévoit la licence obligatoire? Un ou plusieurs fabricants suisses réclameront une licence qui leur sera accordée à un prix fixé à l'amiable ou par les tribunaux. Dans le cas d'entente amiable le fabricant de Besançon s'engagera peut-être à ne plus introduire son nouveau mouvement en Suisse; mais dans le cas où on l'obligerait à céder une licence, il continuera à vendre en Suisse et il rendra illusoire l'exploitation des licences par ceux qui les auront obtenues, vu la plus grande facilité de production qui lui assurera sa puissante installation mécanique.

M. Waldner dit qu'il lui semble que si cet art. 6 se fonde sur des lois justes et contenant des moyens suffisants de garantie contre le danger mentionné, l'adhésion à l'art. 6 ne semble pas présenter de dangers. Peut-être pourrait-on y adhérer en se réservant de communiquer en même temps au Département fédéral du Commerce les arguments émis pour et contre cette décision et prier le Département de donner ses instructions aux délégués qu'il enverra à Paris en tenant compte des intérêts du pays suivant la manière dont la question se présentera.

M. le président rappelle qu'il ne faut pas perdre de vue qu'à la dite conférence internationale il y aura des représentants de pays qui ont un grand intérêt à l'admission de cet article. Il demande par conséquent que l'on forme les réserves à cause du danger qu'il y a, à ce qu'un étranger breveté en Suisse, puisse y entraver l'exploitation de son invention et la concentrer à l'étranger.

M. Eichmann propose d'ajouter au teneur de l'art. 6, une phrase contenant l'obligation de fabriquer en Suisse.

M. Imer se joint à la proposition Eichmann.

Il sait que la plupart des pays dont les lois connaissent l'obligation de fabriquer dans le pays dans une certaine mesure n'en font guère usage, mais il croit que le gouvernement possédant cette arme conjointement avec la licence obligatoire, les dangers cités par M. Weibel seraient écartés; il s'agirait seulement d'appliquer réellement le paragraphe en question.

M. le président fait remarquer que l'avant-projet de M. Droz ne prévoit pas l'obligation d'exploitation et il considère ce fait comme un grand bienfait du dit avant-projet. Il constate que l'obligation d'exploitation dans le pays et dans un délai fixé même lorsqu'il n'y a pas de demande de l'article en question, est une des plus lourdes charges que l'on puisse imposer à l'inventeur. M. Weibel considère le remède proposé par M. Eichmann comme pire que le mal; l'obligation d'exploitation, abolie du reste par plusieurs pays qui l'avaient adoptée, produit un semblant de travail sans aucune valeur pour l'industrie du pays et impose dans bien des cas une lourde charge au breveté.

M. Waldner désirerait que M. Weibel exposât lui-même d'une manière détaillée au Département fédéral sa manière de voir sur ce point.

M. le président pense qu'il vaut mieux fusionner les opinions émises dans le sein de la commission dans un rapport au Département afin d'éviter l'apparence d'opposition.

Il demande ensuite à la Section s'il ne serait pas opportun d'ajouter aux questions proposées des désideratas au sujet d'autres points qui n'y sont pas mentionnés.

M. Imer pense que cela présenterait des dangers pour arriver à une entente. Il rappelle que le programme en discussion a été précédé de plusieurs projets de traités d'Union qui ont été successivement réduits pour arriver à une base d'entente.

On passe ensuite à la discussion des questions relatives aux

Dessins et modèles industriels.

7. *Les dessins ou modèles déposés dans l'une des états de l'Union seront garanties dans tous les autres états et la propriété en sera considérée comme légitimement acquise à ceux qui en font usage conformément à la législation du pays d'origine.*

Après une courte discussion l'assemblée arrive à la conclusion qu'il est impossible de se rendre exactement compte du sens de l'art. 7 qui peut être interprété de différentes manières. On décide de passer outre se réservant de demander une autre rédaction de cette question.

8. *Tout dépôt fait régulièrement dans l'un des états de l'Union sera attributif de priorité d'enregistrement dans les autres états pendant un délai de — — —.*

Cet article est admis et un délai de 6 mois proposé.

Marques de fabrique et de Commerce.

9. *Les marques déposées dans l'un des états de l'Union seront garanties dans tous les autres états et la propriété en sera considérée comme légitimement acquise à ceux qui en font usage conformément à la législation du pays d'origine.*

La même considération qu'au sujet de l'art. 7 obligent à demander une rédaction plus précise de cette question.

10. *Tout dépôt fait régulièrement dans l'un des états de l'Union sera attributif de priorité d'enregistrement dans les autres états, pendant un délai de — — —.*

Admis avec proposition d'un délai de 6 mois.

11. *Tous les produits étrangers portant illicéatement la marque d'un fabricant ou d'un commerçant établi dans le pays d'importation ou une indication de provenance du dit pays sont prohibés à l'entrée, exclus*

de transit et de l'entrepôt et susceptibles d'être saisis en quelque lieu que ce soit.

Après une courte discussion, au sujet de l'utilité des mots „prohibés à l'entrée, exclus du transit et de l'entrepôt“ l'article est accepté tel quel.

Nom commercial.

Le nom commercial constitue une propriété qui doit être protégée sans distinction de nationalité et sans obligation de dépôt.

est admis sans discussion.

L'art. 2 ayant été réservé il est remis en discussion.

2. *Les sujets de chacun des états de l'Union jouiront, dans tous les autres états, des mêmes droits que les nationaux, en matière de brevets d'invention, de dessins et modèles industriels, de marques de fabrique et de commerce, de nom commercial.*

Mr. le président pense que la réciprocité dans une Union telle que celle qui est proposée, ne peut être prévue que d'une manière générale et qu'il suffirait de ne pas admettre dans l'Union des pays qui n'accorderaient pas, d'une manière générale, une protection équivalente.

La Section décide d'admettre cette manière de voir et de demander à ce qu'il soit prévu un article à ce sujet lors de la formation de l'Union.

Le secrétaire est chargé de répondre à la lettre du Département du Commerce et de l'Agriculture du 21 juillet écoulé en se basant sur la discussion qui vient d'avoir lieu.

Mr. le président informe la Section que Mr. Köchlin-Geigy de Bâle a refusé, pour cause de santé, sa nomination comme membre de la Section suisse de commission en remplacement de Mr. Bodenheimer.

Les propositions du Département fédéral du Commerce n'étant pas encore arrivées on décide de procéder à une nouvelle nomination par correspondance

Mr. Waldner mentionne la réunion qui a eu lieu à Zurich le 25 avril dernier pour discuter les moyens d'accélérer l'introduction de la protection de la propriété industrielle en Suisse, et la pétition qui en est résultée. La Section adhère pleinement à cette manifestation et en remercie les promoteurs.

La séance est close à 6 heures <sup>3/4</sup>.

Le secrétaire : E. Imer-Schneider, Ingénieur.

### Einnahmen Schweizerischer Eisenbahnen.

Normalbahnen	Be-triebs-länge	Im Juli 1880				Differenz g. d. Vorjahr			Vom 1. Januar bis 31. Juli 1880				Differenz g. d. Vorjahr		
		Personen	Güter	Total	pr. km	Total	p. km	in %/o	Personen	Güter	Total	pr. km	Total	Fr.	in %/o
						Km	Franken	Franken	Fr.	Franken	Fr.	Franken	Fr.	in %/o	
Centralbahn...	302	508 000	424 000	932 000	3 086	+ 17 963	+ 59	+ 2,0	2 080 426	3 006 913	5 087 339	16 845	+ 187 589	+ 621	+ 3,8
Basler Verbindungsbs.	5	7 200	12 200	19 400	3 880	— 268	- 54	- 1,4	19 805	84 331	104 136	20 827	— 11 221	- 2244	- 9,7
Aarg. Südbahn	29	7 900	5 550	13 450	464	+ 57	+ 2	+ 0,4	50 545	39 700	90 245	3 112	+ 3 669	+ 127	+ 4,3
Wohlen-Bremgarten	8	850	450	1 300	162	— 61	- 8	- 4,7	5 749	3 703	9 452	1 181	— 910	- 114	- 8,8
Emmenthalbahn	24	9 050	8 200	17 250	719	+ 105	+ 5	+ 0,7	51 066	61 182	112 248	4 677	+ 2 911	+ 121	+ 2,7
Gotthardbahn	67	35 000	21 600	56 600	845	+ 2 642	+ 40	+ 5,0	236 513	155 155	391 668	5 846	+ 109 360	+ 1633	+ 38,8
Jura-Bern-Luzernb.	256	257 000	257 000	514 000	2 008	— 5 119	- 20	- 1,0	1 355 617	1 814 581	3 170 198	12 384	+ 161 256	+ 630	+ 5,4
Bern-Luzern-Bahn	95	85 400	34 000	119 400	1 257	+ 10 474	+ 110	+ 9,6	321 596	251 324	572 920	6 030	+ 14 340	+ 150	+ 2,6
Bödeli-Bahn	9	27 800	3 800	31 600	3 511	+ 2 807	+ 312	+ 9,7	52 495	23 384	75 879	8 431	+ 1 737	+ 193	+ 2,3
Nationalbahn	75 <sup>1)</sup>	23 250	16 425	39 675	529	- 39 149	+ 48	+ 10,0	196 978	223 988	420 966	3 042	— 77 636	+ 2	+ 0,1
Nordostbahn	463 <sup>2)</sup>	652 000	598 000	1 250 000	2 700	+ 89 348	- 152	- 5,3	2 848 282	3 944 437	6 792 719	16 054	— 32 140	- 1198	- 6,9
Zürich-Zug-Luzern	67	141 000	51 000	192 000	2 866	+ 21 285	+ 318	+ 12,5	455 254	339 132	794 386	11 857	+ 32 940	+ 492	+ 4,3
Bötzbergbahn	58	77 500	126 500	204 000	3 517	— 9 856	- 170	- 4,9	308 009	839 983	1 147 992	19 793	+ 76 664	+ 1322	+ 7,2
Effretikou-Hinweil	23	7 800	7 100	14 900	648	+ 3 947	+ 172	+ 36,1	42 313	50 406	92 719	4 031	+ 17 953	+ 781	+ 24,0
Suisse Occidentale	487	608 000	529 000	1 137 000	2 335	+ 14 481	+ 30	+ 1,3	2 891 143	3 660 004	6 551 147	13 452	+ 226 612	+ 465	+ 3,6
Simplonbahn...	117	70 300	16 950	87 250	746	+ 18 213	+ 156	+ 26,4	257 481	126 477	383 958	3 282	+ 54 996	+ 470	+ 16,7
Bulle-Romont	19	6 100	10 300	16 400	863	— 1 300	- 68	- 7,3	31 100	78 000	109 100	5 742	— 300	- 16	- 0,3
Tössthalbahn	40	16 573	8 939	25 512	638	+ 508	+ 13	+ 2,1	93 840	79 432	173 272	4 332	+ 2 547	+ 64	+ 1,5
Verein. Schweizerb.	278	412 600	238 300	650 900	2 341	+ 40 819	+ 146	+ 6,7	1 797 626	1 663 021	3 460 647	12 448	+ 82 655	+ 297	+ 2,4
Toggenburgerbahn	25	16 750	8 550	25 300	1 012	+ 856	+ 34	+ 3,5	92 948	56 326	149 274	5 971	+ 1 682	+ 67	+ 1,3
Wald-Rüti	7	3 600	1 670	5 270	753	+ 244	+ 35	+ 4,9	19 155	12 983	32 138	4 591	+ 1 344	+ 192	+ 4,4
Rapperswyl-Pfäffikon	4	2 100	450	2 550	637	— 52	- 13	- 2,0	10 814	3 997	14 811	3 703	+ 1 833	+ 458	+ 14,1
22 Bahnen	2458	2 975 773	2 379 984	5 355 757	2 179	+ 167 944	+ 96	+ 4,6	13 218 755	16 518 459	29 737 214	11 983	+ 857 881	+ 337	+ 2,9
<sup>1)</sup> 1879 89 km mehr															
<sup>2)</sup> 1879 56 km weniger															
Specialbahnen															
Appenzeller-Bahn...	15	12 002	5 523	17 525	1 168	+ 1 979	+ 132	+ 12,7	56 173	33 460	89 633	5 975	— 3 357	- 224	- 3,6
Arth-Rigibahn	11	54 147	3 018	57 165	5 196	+ 17 318	+ 1574	+ 43,5	81 746	6 222	87 968	7 997	+ 26 721	+ 2429	+ 43,6
Lausanne-Echallens	15	5 423	1 398	6 821	455	+ 441	+ 30	+ 7,1	33 739	9 451	43 190	2 879	+ 1 709	+ 114	+ 4,1
Rigibahn (Vitznau) ...	7	71 749	4 590	76 339	10 905	+ 11 327	+ 1618	+ 17,4	110 237	9 136	119 373	17 053	+ 19 346	+ 2764	+ 19,3
Rorschach-Heiden	7	9 160	2 820	11 980	1 711	+ 455	+ 65	+ 4,0	24 778	15 846	40 624	5 803	+ 496	+ 71	+ 1,2
Uetlibergbahn	9	21 819	679	22 498	2 500	+ 6 555	+ 728	+ 41,1	47 778	2 094	49 872	5 541	+ 9 631	+ 1070	+ 23,9
W'weil-Einsiedeln	17	24 900	5 000	29 900	1 758	+ 3 509	+ 206	+ 13,3	88 995	34 213	123 208	7 247	+ 4 938	+ 290	+ 4,2
7 Bahnen	81	199 200	23 028	222 228	2 743	+ 41 584	+ 513	+ 23,0	443 446	110 422	553 868	6 838	+ 59 484	+ 734	+ 12,0