

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 9/10 (1887)
Heft: 18

Artikel: Erfindungsschutz
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-14374>

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: 15.02.2026

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

electricischen Beleuchtung bereits ein Syndicat gebildet, das dieselbe gegen eine Zuschlagsgebühr von 1 Fr. für jeden Besucher während der Nacht und gebührende Entschädigungen von denjenigen, die das electricische Licht benutzen, durchführen will. In diesem Lichtmeer wird die Ausstellung während der Nacht einen zauberhaften Anblick bieten. —

Ausdehnung des Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht.

Der von den beiden eidgenössischen Räten endgültig bereinigte Gesetzesentwurf über die Ausdehnung des Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb lautet wie folgt:

Art. 1. Die im Bundesgesetz vom 25. Juni 1881 für den Betrieb von Fabriken (Art. 1 und 2) und der in Art. 3 desselben bezeichneten Industrien festgesetzte Haftpflicht findet nach Massgabe der übrigen Bestimmungen jenes Gesetzes ihre Anwendung auf: 1) alle Gewerbe, in welchen explodirbare Stoffe gewerbmässig erzeugt oder verwendet werden; 2) die nachstehend verzeichneten Gewerbe, Unternehmungen und Arbeiten, soweit sie nicht schon unter Ziffer 1 fallen, wenn die betreffenden Arbeitgeber während der Betriebszeit durchschnittlich mehr als fünf Arbeiter beschäftigen: a) Das Baugewerbe. Inbegriffen sind hierbei alle mit dem Baugewerbe in Zusammenhang stehenden Arbeiten und Vorrichtungen, gleichviel ob dieselben in Werkstätten, auf Werkplätzen, am Bauwerke selbst oder beim bezüglichen Transport vorgenommen werden; b) die Fuhrhaltereie, den Schiffsverkehr und die Flösserei. Auf die Dampfschiffahrt hat gegenwärtiges Gesetz mit Vorbehalt von Art. 4, 6 und 7 desselben keine Anwendung; c) die Aufstellung und Reparatur von Telephon- und Telegraphenleitungen, Aufstellung und Abbruch von Maschinen und Ausführung von Installationen technischer Natur; d) den Eisenbahn-, Tunnel-, Strassen-, Brücken-, Wasser- und Brunnbau, die Erstellung von Leitungen, sowie die Aus- und Bergwerken, Steinbrüchen und Gruben.

Art. 2. Haftbar ist, in den Fällen von Art. 1, Ziffer 1 und 2, der Inhaber des betreffenden Gewerbes, beziehungsweise bei Ziffer 2, litt. c und d. der Unternehmer der betreffenden Arbeiten, auch dann, wenn er die Arbeiten einem Dritten zur Ausführung übertragen hat. Werden einzelne der in Art. 1 bezeichneten Arbeiten in Regie ausgeführt, so wird die Haftpflicht von der betreffenden Staats-, Bezirks-, Gemeinde- oder Corporationsverwaltung getragen, immerhin unter der Voraussetzung, dass für diese Arbeiten gleichzeitig mehr als fünf Arbeiter verwendet werden. Für die beim Eisenbahnbau vorkommenden Haftpflichtfälle bleibt bezüglich der Haftbarkeit der concessionirten Unternehmung und des Umfanges des zu leistenden Schadenersatzes Art. 1 des Gesetzes vom 1. Juli 1875 vorbehalten.

Art. 3. Dem Bundesgesetz vom 25. Juni 1881 werden auch die mittelbar nach dem Fabrikbetriebe in Zusammenhang stehenden Dienstverrichtungen unterstellt, auch wenn dieselben nicht in den geschlossenen Räumen der Fabrik vorgenommen werden.

Art. 4. Dem vorerwähnten Bundesgesetz werden im Weiteren unterstellt die im Art. 2 des Haftpflichtgesetzes vom 1. Juli 1875 und in Art. 2 des Haftpflichtgesetzes vom 25. Juni 1881 unter dem Ausdruck „Betrieb“ nicht inbegriffenen, aber mit letzterem in einem Zusammenhang stehenden Hilfsarbeiten.

Art. 5. Die Art. 2, letzter Satz, 4 und 19 des Bundesgesetzes vom 23. März 1877 betreffend die Arbeit in den Fabriken sind auf die in Art. 2 dieses Gesetzes erwähnten Inhaber von Gewerben, beziehungsweise Unternehmer von Arbeiten gleichfalls anwendbar.

Art. 6. Die Cantone haben auf dem Gesetzgebungs- oder Verordnungswege dafür zu sorgen, dass: 1) den bedürftigen Personen, welche nach Massgabe des gegenwärtigen Gesetzes oder der Haftpflichtgesetze vom 1. Juli 1875 und 25. Juni 1881 Klage erheben, auf ihr Verlangen, wenn die Klage nach vorläufiger Prüfung des Falles sich nicht zum Voraus als unbegründet herausstellt, die Wohlthat des unentgeltlichen Rechtsbeistandes gewährt und Cautionen, Expertenkosten, Gerichtsgebühren und Stempeltaxen erlassen werden; 2) Streitigkeiten dieser Art durch einen möglichst raschen Processweg erledigt werden können.

Art. 7. In Haftpflichtfällen, welche an den Entscheid des Bundesgerichtes gelangen, ist der Kläger, wenn er dem Gerichte als bedürftig erscheint und die Klage nach vorläufiger Prüfung des Falles sich nicht zum Voraus als unbegründet herausstellt, von Erlegung der Gerichtsgebühren und jeder in Art. 26 des Bundesgesetzes vom 6./13. Juli 1885 vorgesehener Sicherheitsleistung zu entbinden. In solchen Fällen sind

zugleich die gemäss Art. 23 desselben Gesetzes dem Kläger obliegenden Kostenvorschüsse, sowie allfällige Zeugen- und Kanzleigebühren jeder Art aus der Gerichtscasse zu bestreiten.

Art. 8. Die Inhaber von Gewerben, beziehungsweise die Unternehmer von Arbeiten, auf welche sich das gegenwärtige und das Gesetz vom 25. Juni 1881 bezieht, haben ein Verzeichniss der bei ihrem Geschäftsbetrieb vorgekommenen, erheblichen Unfälle nach einem vom Bundesrathe aufzustellenden Formulare zu führen, aus welchem ausser dem Tage des Unfalles und dessen Ausgang zu entnehmen ist: 1) wann die vorgeschriebene Anzeige bei der zuständigen Behörde gemacht, 2) welche Entschädigungen nach Massgabe von Art. 6 des Gesetzes vom 25. Juni 1881 ausgerichtet worden, und 3) aus welcher Quelle diese geflossen sind. Diese Angaben sind spätestens drei Monate vor Ablauf der Verjährungsfrist (Art. 12 und 13 des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1881) der cantonalen Behörde einzusenden und von dieser auch dem Fabrikinspector des betreffenden Kreises mitzutheilen. Zuwiderhandlungen gegen die Bestimmungen dieses Artikels sind mit einer Busse von 5 bis 100 Fr. und im Wiederholungsfalle bis 200 Fr. zu belegen, welche nach Massgabe der cantonalen Gesetze ausgesprochen wird und dem betreffenden Canton zufällt. Der Betriebsunternehmer ist im Falle der Unterlassung der Mittheilung zur nachträglichen Anzeige anzuhalten. Bei der verspäteten Anzeige läuft die Verjährungsfrist erst drei Monate nach Eingang der Anzeige ab.

Art. 9. Wenn die eidgenössischen oder cantonalen Aufsichtsorgane in Erfahrung bringen, dass der von einem Unfall oder einer Krankheit, wofür Haftpflicht besteht, betroffene Arbeiter oder Angestellte oder dessen Rechtsnachfolger eine im Sinne des gegenwärtigen oder des Gesetzes vom 25. Juni 1881 ihm zustehende billige Entschädigung auf aussergerichtlichem Wege nicht erhalten hat, so haben sie sofort der Cantonsregierung Bericht zu erstatten. Diese wird eine Untersuchung anordnen und vom Resultat den Interessenten Mittheilung machen. Verträge, denen zufolge einem Geschädigten oder dessen Rechtsnachfolger eine offenbar unzulängliche Entschädigung zukommt oder zugekommen ist, sind anfechtbar.

Art. 10. Die Bestimmungen des Art. 13 des Gesetzes über die Haftpflicht vom 25. Juni 1881 sind analog auf diejenigen Fälle anwendbar, in welchen Zweifel entstehen, ob eine Unternehmung unter die Vorschriften des gegenwärtigen Gesetzes falle.

Art. 11. Die Cantonsregierungen sind beauftragt, für die Vollziehung der gegenwärtigen Vorschriften besorgt zu sein. Der Bundesrath übt die Controle über diese Vollziehung aus.

Art. 12. Referendumsvorbehalt.

Erfindungsschutz.

Eine von mehr als 200 Theilnehmern besuchte Versammlung, welche am 18. dies in Bern stattfand, beschloss mit allen gegen eine Stimme (Nationalrath Schäppi?) eine erneute Eingabe an den Ständerath zu Gunsten der Einführung des Erfindungsschutzes zu richten.

Mit 28 gegen 12 Stimmen hat am 21. dies der Ständerath beschlossen, auf die Frage des Erfindungsschutzes einzutreten. Für Nicht-eintreten stimmten die Herren Altwegg, Birmann, Blumer, Fischer, Hettlingen, Hohl, Kümmin, Peterelli, Rieter, Romedi, Schmid und Zweifel. Abwesend waren: die HH. Bory, Muheim und Schaller. Die Uebrigen stimmten für Eintreten.

Am 28. dies hat sodann der Ständerath die Frage des Erfindungsschutzes berathen. Die Mehrheit der Commission schlug Zustimmung zu dem am 24. Juni 1886 vom Nationalrath angenommenen Beschlusse vor. Derselbe lautet:

1) In Art. 64 der Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 wird, nach den Worten „über das Urheberrecht an Werken der Literatur und Kunst“ ein Zusatz eingeschaltet, folgenden Inhaltes: „über den Schutz neuer Muster und Modelle, sowie solcher Erfindungen, welche durch Modelle dargestellt und gewerblich verwertbar sind“.

2) Infolge dessen wird, wenn obiger Zusatz durch die Mehrheit des Volkes und der Stände angenommen sein wird, Art. 64 der Bundesverfassung lauten wie folgt: Art. 64. Dem Bunde steht die Gesetzgebung zu: über die persönliche Handlungsfähigkeit; über alle auf den Handel und Mobiliarverkehr bezüglichen Rechtsverhältnisse (Obligationenrecht, mit Inbegriff des Handels- und Wechselrechts); über das Urheberrecht an Werken der Literatur und Kunst; über den Schutz neuer Muster und Modelle, sowie solcher Erfindungen, welche durch Modelle dargestellt und gewerblich verwertbar sind; über das Be-

treibungsverfahren und das Concursrecht. Die Rechtsprechung selbst verbleibt den Cantonen, mit Vorbehalt der dem Bundesgerichte eingeräumten Competenzen.

3) Dieser Zusatz ist der Abstimmung des Volkes und der Stände zu unterbreiten.

4) Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

Die Minderheit der Commission wollte dem dritten Lemma des Art. 64 noch beifügen, dass bei der Gesetzgebung über den Schutz neuer Muster und Modelle etc. jeweilen das Bedürfniss der einzelnen Zweige für besonderen Schutz vorausgesetzt würde, während sich die Commissions-Mehrheit mit einem, den nämlichen Gedanken aussprechenden Protocollzusatz begnügen wollte. Diese Protocollklärung wurde mit 19 gegen 15 Stimmen angenommen und in der Schlussabstimmung entschied sich der Rath mit 18 gegen 6 für die Annahme der obgenannten nationalrätlichen Fassung.

Zum zweiten Mal haben somit unsere eidgenössischen Räte die Einführung des Erfindungsschutzes, d. h. die Aufnahme eines bezüglichen Artikels in unsere Verfassung befürwortet und es ist nunmehr zu hoffen, dass auch das schweizerische Volk sich zu Gunsten desselben ausspreche.

An den schweizerischen Patent- und Musterschutzverein, sowie an jene Vereinigungen, die von jeher für die Einführung des Erfindungsschutzes gearbeitet, gekämpft und gestritten haben, tritt nun die wichtige Pflicht heran, in diejenigen Kreise des schweizerischen Volkes, die sich dieser Frage gegenüber indifferent verhalten haben, die nöthige Aufklärung zu tragen. Wäre dies schon bei der Volksabstimmung vom 30. Juli 1882 in ausreichendem Masse geschehen, so hätten die Freunde des Erfindungsschutzes damals schon den Sieg errungen und alle nachträglichen Anstrengungen wären ihnen erspart geblieben.

Man möge sich an das Stimmenverhältnis von 141436 gegen 156441 und an die Thatsache erinnern, dass es nur verhältnissmässig geringer Anstrengungen bedurft hätte, um sich eine Mehrheit zu schaffen. Neben den annehmenden Cantonen: Neuenburg, Genf, Schaffhausen, Baselstadt, Solothurn, Zürich, Waadt und Bern, war das Stimmenverhältniss in den Ständen Thurgau (7836 gegen 7875), Nidwalden (489 gegen 500), Zug (655 gegen 712), Baselland (2648 gegen 2875), Aargau (14217 gegen 15591) nahezu gleich vertheilt. Dies sollte einen Fingerzeig dafür abgeben, wo der Hebel anzusetzen ist.

Immerhin möge man sich nicht verhehlen, dass der Zusatz zum Artikel 64 in einer Weise verlausulirt ist, die selbst manchem Freunde des Schutzes der Erfindungen nicht recht liegt. Da jedoch die Erfinder — und die müssen's ja wissen — erklären, es lasse sich auch mit dieser Beschränkung leben, so wird man sich mit dem Gebotenen begnügen müssen. Bekanntlich ist ja der Spatz in der Hand besser, als der Storch auf dem Dache!

Miscellanea.

Park's elektrische Bremse. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika geht man mit dem Gedanken um, die continuirliche Bremse auch für Güterzüge einzuführen und es sind zu diesem Zwecke, laut der „Technischen Rundschau“ und der „Oesterr. Eisenbahn-Zeitung“, auf der Chicago-Burlington und Quincy-Eisenbahn vorläufige Versuche mit der automatischen Westinghouse-Bremse, der automatischen Vacuumbremse von Eames und kürzlich auch mit Park's elektrischer Bremse angestellt worden. Der mit der genannten electrischen Bremse ausgerüstete Zug bestand aus 25 Güterwagen.

Park's Bremse ist nun allerdings keine neue Construction, allein dieselbe ist bisher noch nicht in grösserem Umfange ausgeführt worden, wesshalb eine Beschreibung des Principis am Platze sein dürfte. — Auf der Locomotive befindet sich eine Dynamo-Maschine, die von einer kleinen, selbstständigen Dampfmaschine angetrieben wird, die gleichfalls auf der Locomotive angebracht ist. Beide Maschinen wiegen ca. 150 kg und sind so angeordnet, dass sie leicht auf eine Locomotive auf- oder von derselben abmontirt werden können. Von der Dynamomaschine läuft ein Cabel, welches drei isolirte Drahtleitungen hat, den ganzen Zug entlang; diese Drahtleitung wird in der Weise hergestellt, dass an jedem Wagen ein Cabelstück angebracht ist, welches beiderseits mit den Nachbarwagen mittelst einer einfachen Kuppelung verbunden werden kann. Der erste und dritte Draht sind mit den an den betreffenden Wagen angebrachten Bremsapparaten in Verbindung, während der mitt-

lere Draht nicht unterbrochen ist. In der Führerhütte befindet sich ein Commutator, der so eingerichtet ist, dass, wenn der Führer den Hebel auf „Bremsen fest“ stellt, der Strom von der Dynamomaschine durch den ersten Draht bis an den Schluss des Zuges und von da durch den mittleren Draht zurückkehrt. Hiedurch werden zugleich die Bremsapparate in Thätigkeit gesetzt. Stellt der Führer den Hebel des Commutators auf „Bremsen los“, so nimmt der Strom seine Richtung durch den dritten Draht und vom Ende des Zuges durch den mittleren zurück zur Dynamomaschine. Hiedurch werden die Bremsapparate ausser Thätigkeit gesetzt. Der Bremsapparat selbst besteht zunächst aus einer am Wagen-gestelle aufgehängten gusseisernen Trommel, auf welcher sich eine Kette aufwickeln kann, deren anderes Ende an dem Bremshebel befestigt ist. Die Trommel trägt seitlich eine Verzahnung, in welche eine Sperrklinke eingreifen kann. Diese Sperrklinke ist am Ende einer Excenterstange angebracht, deren Excenterschieber auf einer Achse des Wagens aufgesetzt ist. Durch die erste Stellung des Commutatorhebels bewirkt nun der electriche Strom, dass diese Sperrklinke in die Verzahnung einfällt; die hin- und hergehende Bewegung der Excenterstange veranlasst eine Drehung der Trommel in der einen Richtung, dadurch ein Aufwickeln der Kette und zugleich ein Anziehen des Bremshebels. Eine entgegengestellte Schaltklinke verhindert, dass sich die Trommel beim Rückgange der Sperrklinke wieder zurückdreht. Diese Schaltklinke hält zugleich auch die Trommel während des Stillstandes des Zuges in der einmal angenommenen Stellung, so dass die Bremsen angezogen bleiben. Wird dagegen der Commutatorhebel in die zweite Stellung gebracht, so bewirkt der electriche Strom, dass die Schaltklinke aus der Verzahnung der Trommel tritt; dadurch wickelt sich die Kette ab, der Bremshebel tritt zurück und Bremsklötze fallen von den Radstreifen ab. — Was nun die Construction anbelangt, so wurde bei den Versuchen hervorgehoben, dass der Apparat in seiner dermaligen Anlage einer Abänderung bedürftig wäre, indem namentlich die freiliegende Verzahnung während des Betriebes leicht von Schmutz, Schnee etc. verlegt werden kann. Doch wurde erkannt, dass diesem Uebelstande leicht abzuhelfen wäre. In Betreff der Wirkung wurde beobachtet, dass das Festbremsen in relativ kurzer Zeit erfolgt, indem 4—5 Radumdrehungen genügt haben, die Bremsklötze anzupressen. Ferner wurde als ein besonderer Vorzug dieser Bremse gefunden, dass alle Bremsapparate gleichzeitig in Action treten und dass während des Bremsens keinerlei Stösse der einzelnen Wagen aneinander erfolgen. Da nämlich auf den amerikanischen Bahnen die Güterwagen nicht fest, sondern lose gekuppelt sind, hat sich bei den mit den zwei erstgenannten Bremssystemen vorgenommenen Versuchen gezeigt, dass zunächst die Bremsapparate successive von der Locomotive angefangen in Action treten, und dass die nachfolgenden Wagen in Folge der noch etwas grösseren Geschwindigkeit an die vorangehenden Wagen mitunter so heftig angefahren sind, dass die Stösse selbst Brüche und Beschädigungen an den Zug- und Stossapparaten der Wagen verursacht haben. Bei der electrischen Bremse wurden solche Stösse nicht beobachtet und das Bremsen erfolgte jedesmal in sanfter Weise, was wesentlich dazu beigetragen hat, dem Comité die Vervollkommnung dieser Bremse und die Ausführung von weiteren Versuchen nahezulegen. Andererseits wurde aber beobachtet, dass bei grösserer Geschwindigkeit des Zuges die Auslauflänge während des Bremsens sich ungünstiger gestaltete, als bei den andern Bremssystemen. Es wurde dies dem Umstande zugeschrieben, dass die Sperrklinke bei grösserer Geschwindigkeit nicht so exact gewirkt hat, was gleichfalls noch einer Abänderung bedürfen wird. Bei geringeren Geschwindigkeiten war jedoch die Auslauflänge kleiner, so dass die Bremse in diesem Falle günstigere Resultate gegeben hat. Die Resultate sind aus nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich:

Zuggeschwindigkeit:	21	33	34	50	61	km
Auslauflänge:	40	140	134	332	1420 (!)	m

Wie bereits oben angedeutet, scheint diese Bremse vorläufig nur für Geschwindigkeiten bis zu 35 km verwendbar zu sein; denn auch bei einer Geschwindigkeit von 61 km wird die einfache Handbremse rascher wirken, als diese electrische Bremse americanischer Construction.

Der vierte internationale Congress für Hygiene und Demographie findet vom 26. September bis 2. October d. J. in Wien statt. Laut dem uns dieser Tage zugekommenen Programm ist die Fülle der zur Berathung gelangenden Gegenstände eine so reichliche, dass deren Bewältigung in so kurzer Frist (auch wenn dies, wie beabsichtigt wird, abtheilungsweise geschehen soll) kaum denkbar erscheint. Von der reichhaltigen Tractandenliste mögen für die Leser dieses Blattes folgende Gegenstände von besonderer Wichtigkeit sein:

Ein Vortrag von Prof. Pettenkofer in München: Ueber den hygieni-