

Die Einführung eines Schutzes für Erfindungen in der Schweiz

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **6/7 (1877)**

Heft 9

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-5698>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Die Einführung eines Schutzes für Erfindungen in der Schweiz.

AUFRUF

des Vorstandes der Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidgen. Polytechnikums zu einer bezüglichen Besprechung.

Nachdem die Frage der Einführung eines Patentschutzes für Erfindungen neuerdings wieder durch eine Motion des Herrn Nationalrath Bally in die eidgenössischen Räthe geworfen worden ist, hat sich der Vorstand der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker veranlasst gesehen, diese Frage zum Gegenstand seiner Besprechungen zu machen und ersucht Sie, ihn dabei mit Ihrer fachmännischen Einsicht und Ihrem Rathe unterstützen zu wollen.

Der Vorstand der G. E. P. verkennt nicht, welche grosse Schwierigkeiten der Einführung des Patentschutzes in der Schweiz entgegenstehen. Abgesehen von der constitutionellen Frage, ob mit Rücksicht auf Art. 64 der Bundesverfassung dem Bunde die Competenz zukomme, ein Gesetz über diesen Gegenstand zu erlassen, hat bis jetzt in weiten Kreisen die Ansicht geherrscht, dass von dem Mangel eines solchen Gesetzes die schweizerische Industrie nur Vortheile geerntet habe. Diese Ansicht beruft sich hauptsächlich auf das bekannte Gutachten, welches die Professoren Bolley und Kronauer im Jahre 1862 an den Bundesrath erstattet haben. In Folge dessen hat die Schweiz bei Unterhandlungen über Handelsverträge es bis jetzt beharrlich abgelehnt, dem Ausländer einen Schutz für im Ausland patentirte Erfindungen zuzugestehen, während sie keinen Anstand nahm, in solchen Verträgen das Urheberrecht an schriftstellerischen und künstlerischen Erzeugnissen sowie den Schutz von Fabrikmarken und Musterzeichnungen dem Ausländer zu verschaffen, obwohl dem Bunde bis zur Verfassungsrevision von 1874 die Competenz nicht zukam, durch ein eidgenössisches Gesetz auch dem Schweizer solche Garantien zu gewähren. Nun, da wenigstens mit Beziehung auf das Urheberrecht der Schriftsteller und Künstler dieses Hinderniss beseitigt ist, können, sachlich angesehen, nur überwiegende Interessen unserer einheimischen Industrie es entschuldigen, wenn dem Erfinder ein Schutz vorenthalten bleibt, auf welchen, nach einer unbefangenen Rechtsanschauung, ihm ein ebenso wohl begründeter Anspruch zusteht, wie dem Schriftsteller oder Künstler.

Der Vorstand der E. G. P. will in dessen nicht die vielbestrittene Frage über die Rechtsbegründung eines solchen Schutzes in den Vordergrund rücken, sondern beabsichtigt, sich auf den soeben angedeuteten Standpunct der practischen Interessen unseres Landes zu stellen.

Was hier zunächst Noth thut und bisher in den Berathungen der eidgenössischen Räthe vermisst wurde, ist eine Sammlung der Ansichten und Wünsche wie sie in den beteiligten Industriezweigen und in fachmännischen Kreisen obwalten oder bei näherer Beschäftigung mit der Frage sich gestalten werden. Eine Privatvereinigung ist nicht in der Lage, eine solche Enquête in dem Umfang und mit derjenigen Vollständigkeit einzuleiten und durchzuführen, wie es durch die eidgenössischen Behörden geschehen könnte. Aber der Vorstand glaubt wenigstens eine nützliche Vorarbeit herstellen und durch dieselbe eine sachgemässe Entscheidung fördern zu können, wenn er Vertreter der einzelnen Industriezweige und Sachverständige zur Aeusserung ihrer Ansichten über die Patentfrage einladet. Bereits haben einige ausser dem Vereinsverbande stehende Herren, welche an der aufgeworfenen Frage ein reges Interesse bekunden, ihre Mitwirkung zugesagt und haben auch zum Theil schon bei den Vorberathungen mitgewirkt; diesfalls verdanken wir hier auf's wärmste die uns von Herrn Prof. Dr. Gust. Vogt gewordene Unterstützung.

Indem der Vorstand eine solche Bitte an Sie richtet, glaubt er, bei der Vielseitigkeit und Weitschichtigkeit des Gegenstandes, Ihnen eine Erleichterung zu bieten, wenn er die einzelnen Punkte, welche in seinem Schoosse hauptsächlich zur Erörterung kamen, formulirt — wobei es selbstverständlich nur erwünscht ist, wenn Sie in Ihrer Beantwortung auch andere Punkte berühren und sich darüber aussprechen.

Indem wir Ihnen in der Anlage den von uns entworfenen Fragebogen zustellen, ersuchen wir Sie, uns mitzutheilen, ob Sie

einer zur Besprechung der Sache zu veranstaltenden Versammlung, die wir mit Rücksicht auf die demnächst stattfindende Sitzung der Bundesversammlung schon auf

Sonntag den 11. März, 10 Uhr (Café Meise)

nach Zürich einzuberufen gedenken, beiwohnen können. Sollte Ihnen dies nicht möglich sein, so wären wir Ihnen sehr verbunden, wenn Sie uns schriftlich Ihre Ansichten mittheilen wollten.

Hochachtungsvoll Namens des Vorstandes der G. E. P.

Der Präsident: A. Waldner, Ingenieur.

Der Secretär: A. Geiser, Stadtbaumeister.

Fragebogen.

1. Welche nachtheiligen oder vortheilhaften Wirkungen würden dem (oder den) Ihnen zpeciell bekannten Industriezweige (n) aus der Einführung eines Schutzes für Erfindungen erwachsen?
2. Ist es richtig, dass die schweizerische Industrie, trotz des Mangels eines einheimischen Patentschutzes, sich die im Auslande patentirten Erfindungen zu Nutzen machen kann? — (Es wurde dem gegenüber behauptet, dass sie manche solche Erfindungen erst spät, mit Schwierigkeiten, oder gar nicht erlangt und in Folge dessen in ihrer Concurrenzfähigkeit beeinträchtigt wird).
3. Wirkt der Mangel eines Patentschutzes bei uns nicht hemmend auf die Entwicklung des Erfindungsgeistes, und damit auch hemmend auf die Fortschritte der industriellen Technik zurück?
4. Werden durch diesen Mangel nicht ausländische Industrielle davon zurückgehalten, Industriezweige, welche in der Schweiz noch nicht heimisch sind, in dieselbe zu pflanzen?
5. Kommen in Folge des mangelnden Patentschutzes bei uns häufig Verheimlichungen von Erfindungen und von Fabrikationsmethoden vor?
6. Sind Ihnen Fälle bekannt, in welchen schweizerische Erfinder wegen des Mangels eines einheimischen Patentschutzes ihre Erfindung in's Ausland trugen, so dass diesem der Vortheil der Ausbeutung der Erfindung vorzüglich zu Gute kam?
7. Sind Ihnen aus unserem Lande Fälle bekannt, in welchen unmittelbar verwertbare Erfindungen (z. B. von Arbeitern) von Anderen (z. B. von Fabrikherren) ausgebeutet wurden, ohne dass dem Erfinder eine angemessene Belohnung zu Theil wurde?
8. Halten Sie, für den Fall der Einführung des Patentschutzes, das System der Vorprüfung, wie es in der nordamerikanischen Union besteht, in der Schweiz für durchführbar? — (Auf diesem System beruht auch der Entwurf des deutschen Reichskanzleramtes zu einem Patentgesetz, vom November 1876.)
9. Sollte das Vorprüfungssystem sich für uns als unpraktisch herausstellen, wie liessen sich die Uebelstände vermeiden, welche dem Anmeldesystem (Frankreich) Schuld gegeben werden (Patentirung von unbedeutenden Einfällen, von geringen Neuerungen, durch deren Patentirung der verdienstvollere Vorgänger um den Nutzen seiner Erfindung gebracht wird; Prozesse zum Zwecke der Annullirung eines Patentes etc.)?
10. Von dem internationalen Patent-Congresse in Wien (1873) ist das sogenannte Lizenzsystem empfohlen, d. h. eine dem Patentirten gesetzlich auferlegte Verpflichtung, nach Ablauf einer bestimmten Zeitfrist Jedem gegen angemessene Entschädigung die Benutzung der Erfindung zu gestatten. Der neue deutsche Gesetzentwurf formulirt diesen Vorschlag in der Weise, dass ein Patent dem Inhaber entzogen werden kann, wenn derselbe sich weigert, die Benutzung einem Jeden zuzugestehen, sobald dieser ihm die nämliche Vergütung dafür bietet, um welche der Patentinhaber schon bisher einem Anderen, im Inlande oder im Auslande, dieses Recht eingeräumt hatte.

Halten Sie dieses Lizenzsystem für annehmbar?

11. Es ist die Befürchtung geäußert, dass schweizerische Industrielle, welche bis dahin Nachahmungen von im Auslande patentirten Erfindungen benutzt haben, in Folge der Einführung eines schweizerischen Patentgesetzes gehindert würden, ihre Fabrikation in bisheriger Weise fortzusetzen. Könnte diese Besorgnis nicht durch Aufnahme von passenden Uebergangsbestimmungen in das Gesetz gehoben werden?

Zunahme des Verkehrs der Bern-Luzern-Bahn.

I.

Der Werth dieser Bahn wurde vom Ver- und Ersteigerer als Handelswerth auf Grund des Reinertrages aus dem Betriebe festgesetzt. Selbstredend kann nicht der zufällige Reinertrag zur Zeit der Handänderung den abschliesslichen Werthmesser bilden. Es muss vielmehr, besonders wie hier bei einer neuen Bahn, das Betriebsergebniss einer Reihe von Jahren in Betracht gezogen und bestimmt werden, welches Capital dasselbe am Schlusse dieses Zeitraumes zu verzinsen im Stande ist.

Als Ausgangspunkt für die Rechnung ist als bekannt vorhanden: Das Reinerträgniss des ersten Betriebsjahres, gebildet aus den Bruttoeinnahmen nach Abzug der Betriebsausgaben und nach Abzug der jährlichen Einlage in den Oberbauerneuerungsfond. Zu bilden ist das Reinerträgniss am Schlusse der Periode, für die der Werth der Bahn bestimmt werden soll u. z. aus den in Folge jährlicher Zunahme des Verkehrs angewachsenen Bruttoeinnahmen nach Abzug der gleichfalls in einem bestimmten Masse vermehrten Betriebsausgaben und der jährlich erfolgten constanten Einlage in den Oberbauerneuerungsfond.

Die Steigerungscommission des Berner Grossen Rathes legt ihrer Rechnung folgende Grössen zu Grunde:

I. Brutto-Einnahmen des ersten Jahres (1876)	Fr. 1 141 000
II. Betriebsausgaben	" 1 049 000
III. Jährliche Einlage in den Oberbau-Erneuerungsfond (Fr. 800 pro Kilometer bei 95 in Betrieb)	" 76 000
1. Durchschnittliche jährliche Zunahme der Brutto-Einnahmen des Betrages der Brutto-Einnahmen des ersten Jahres.	6 0/0
2. Entsprechende Vermehrung der Betriebskosten	2,2 0/0
3. Jährliche Einlage in den Oberbauerneuerungsfond (Fr. 76 000)	constant

Die Grössen I und II sind factische Ergebnisse, III, 3, beruht auf einer durch Erfahrung bestimmten, jedenfalls genügend hohen Annahme.

- Zunahme der Bruttoeinnahmen ist ein durch Analogie mit den Ergebnissen von 1366 im Betriebe stehenden Kilometern der älteren schweizerischen Bahnen festgesetzter Coefficient. Derselbe bleibt unter dem Durchschnitte 7,85 dieser 1366 auch Sackbahnen enthaltenden Kilometer.
- Vermehrung der Betriebskosten, theils durch die Annahme des vorhergehenden von 6 0/0, theils durch die speciellen Verhältnisse der Bahnanlage gegebener Factor.

Hieraus wird der Werth der Bahn auf 1. Januar 1877 unter Zins- und Zinseszinsberechnung der Ausfälle gefunden:

a) für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. December 1885 zu	Fr. 7 690 000
b) für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. December 1890 zu	" 10 237 000

II.

Der das Resultat vorherrschend beeinflussende Factor ist die angenommene jährliche Zunahme der Bruttoeinnahmen im Betrage von 6 0/0 der ersten Jahreseinnahme.

Derselbe liesse sich wohl auf keinem andern Wege, als dem der Analogie, wie es geschehen, mit genügender Wahrscheinlichkeit ermitteln. Da nun aber zwei, wenn auch verhältnissmässig kurze Betriebsperioden der zu werthenden Bahn vorliegen, zwischen denen eine Vergleichung möglich ist, so erscheint es nicht unangezeigt, zu untersuchen, inwieweit sich aus dieser Vergleichung der Leistungen des Werthobjectes selbsteine Bestätigung des von aussen hergenommenen Werthbestimmers, des Zunahme-Coefficienten von 6 0/0, ableiten lässt.

Es können nun direct verglichen werden die Betriebsergebnisse der Periode vom 1. September bis 31. December 1875

mit jenen der gleichen Periode des Jahres 1876. Man würde sich sehr täuschen, wenn man annähme, dass es hier zur Erreichung eines richtigen Resultates genügt, die Zunahme der Einnahmen — eine solche ist nämlich *in toto* vorhanden — vom Jahre 1876 gegenüber 1875 zu constatiren, um eine Bemessung der Verkehrszunahme der Bahn zu haben.

Es muss die Verkehrsentwicklung vielmehr nach ihren einzelnen, aus verschiedenen Existenzbedingungen hervorgehenden Zweigen zergliedert werden. Es muss Rücksicht genommen werden auf Aufstapelung von längst auf die Bahneröffnung harrenden Gütern, die der Localgüterverkehr im September 1875 — dem ersten nach dem Eröffnungsmonate — vorfand. Dagegen muss in's Auge gefasst werden, dass im selben Monate der directe Güterverkehr die neue Linie sozusagen noch nicht gefunden hatte; dass dieser Verkehr in ein ganz neues Stadium trat mit März 1876, in Folge Abschlusses des sogenannten Concurrenzvertrages mit der Centralbahn — die absolute Bruttoertragzunahme in 1876 also eine um die Wirkungen dieses Vertrages grössere ist, was die relative Zunahme bedeutend reducirt.

Der Localpersonalverkehr war 1875 mit einem Zuge mehr bedient; er ging in Folge dessen mehr in die grössten Entfernungen und wies höhere Wagenklassenbenützung auf. Es muss überhaupt beim Personenverkehr, der so enge mit dem wieder auf die Betriebsausgaben sich stützenden Fahrplane zusammenhängt, als Mass des Wachstums mehr die vermehrte Attraction, die die Bahn ausübt, d. h. die Reisendenzahl in's Auge gefasst werden, als die absolute Einnahmensumme.

Ein solcher Coefficient vermehrter Attraction ist allein ausschlaggebend für den Touristenverkehr. Denn wenn in Folge geringerer Touristenzahl überhaupt in der für uns in Betracht kommenden Periode in 1876 der Vierwaldstättersee 8 0/0, der Thunersee 16 0/0, der Brienersee 21 0/0 weniger Reisende gegenüber 1875 aufweisen, wenn der entsprechende Rückgang der Einnahmen der gesammten Rigibahnen in der gleichen Periode 30 0/0 beträgt, die analoge Reisendenzahl der Bern-Luzern-Bahn aber nur um 6 0/0 zurückging, so muss für letztere Beförderungsanstalt eine relativ vermehrte Anziehungskraft auf diese Reisenden in 1876 constatirt werden.

III.

Dies war die Zunahme; wird, was war, auch ferner sein?

Vermuthlich das eine Jahr weniger, das andere mehr. Für Annahme eines geringeren Wachstums als 6 0/0 im Durchschnitt einer längern Periode fehlen uns jegliche Anhaltspunkte. Nicht in's Unermessliche wird das Fruchtertragen der Bahn sich fortsteigern — es ist bekanntlich dafür gesorgt, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen — wohl aber bis zu einer vielleicht nicht so gar enge gesteckten, bestimmten, heute jedoch noch nicht bestimmbar Grenze.

Gehen wir auf unsern gefundenen Anfangscoefficienten der Zukunftsreihe zurück, um ihn selbst noch einmal genauer anzusehen und hernach auch über seine Nachfolger zu denken.

Es walteten im Allgemeinen keine abnormalen Verhältnisse während den beiden der Vergleichung unterzogenen Jahren 1875 und 1876; besondere die Analogie störende Factoren haben wir bei unserer Differenzentwicklung eliminirt. Es ist richtig, dass unsere Vergleichsjahre noch knapp in die Blüthenepoche der volkswirtschaftlichen Zustände fallen, in der Verkehrsverhältnisse auf eine zum Theil haltlose Höhe gestiegen sind. Die vorerst beinahe transitlose, durch agricole Gegend sich hinziehende Bern-Luzern-Bahn, wird jedoch dadurch, abgesehen vom Touristen-Verkehr, weniger berührt.

Man könnte nun der Annahme eines stetigen Wachstums des Verkehrs der Bern-Luzern-Bahn, abgeleitet aus der bei den alten Bahnen beobachteten stetigen Verkehrszunahme, entgegenhalten, es seien eben nur diese alten Bahnen einer solchen Verkehrsentwicklung fähig gewesen, die neuen, zum Theil Concurrenzbahnen, hätten sich nun ein für allemal mit den alten in den vorhandenen, nicht mehr sehr viel weiter entwicklungsfähigen Verkehr zu theilen. Es mag in der That Fälle geben, bei denen eine derartige Argumentation als mehr oder weniger zutreffend anzuwenden sein mag — bei der Bern-Luzern-Bahn trifft der Fall nicht zu. Vor allem aus wird diese Bahn, in ihrer 20 Kilometer breiten, jungfräulichen Verkehrszone unstreitig den Grundstock eines sehr entwicklungsfähigen Local-Personen-Verkehrs, localen und directen Güterverkehrs besitzen.

Der Touristen-Verkehr, mag er auch als solcher unter der Ungunst der verschiedenen auf ihn einwirkenden Verhältnisse, noch so sehr reduciren, seine Heiligthümer, den Vierwaldstättersee und das Berner-Oberland, wird er immer suchen und