

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 16/17 (1882)
Heft: 3

Artikel: Urheberrecht an Werken der Literatur und Kunst
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-10215>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

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

INHALT: Urheberrecht an Werken der Literatur und Kunst. — Zur Controle der Locomotivkessel. Von R. Abt. — Miscellanea: Tunnel unter der Strasse von Messina; Electricisches Licht im Eisenbahndienst; Schweizer. Landesausstellung; Die internationale Eisenbahn-Ausstellung in Berlin. — Literatur: Prof. A. R. Harlacher. — Vereinsnachrichten: Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein: Section Zürich; Section der IV Waldstätte; Section Bern; Section de Fribourg. Stellenvermittlung.

Bei-lage: Villa Planta in Chur. Von Architect J. Ludwig. Oberer Theil des Atriums.

Urheberrecht an Werken der Literatur und Kunst.

Unter der Reihe von Gesetzen, welche durch die schweizerische Bundesverfassung vom 29. Mai 1874 hervorgerufen wird, befindet sich auch die einheitliche gesetzliche Regulirung des Urheberrechtes an Werken der Literatur und Kunst. Das Gesetz über diese Materie ist eine nothwendige Ergänzung des Obligationenrechts. In der That enthält das letztere bereits Bestimmungen über Verträge zwischen Autoren und Verlegern¹⁾. Diesen Verträgen fehlt jedoch so lange die Grundlage, als das Recht des Urhebers auf Vervielfältigung seines Werkes nicht überall dasselbe, d. h. als es nicht durch ein Bundesgesetz geregelt ist.

Bis dahin waren die bezüglichen Rechtsverhältnisse in der Schweiz auf dem Concordatswege durch gegenseitige Uebereinkunft zwischen einzelnen Cantonen und gegenüber dem Ausland durch entsprechende Bestimmungen der Handelsverträge geregelt. So wurde beispielsweise in Ermangelung eines eigenen Gesetzes französischen Autoren die Wohlthat des französischen Gesetzes gewährleistet, während für belgische, deutsche und italienische Autoren theilweise andere Bestimmungen massgebend waren.

Diesem Wirrwarr ein Ende zu bereiten, ist in der That ein verdienstvolles Werk und es muss deshalb der von dem Bundesrathe ausgearbeitete Entwurf eines Gesetzes über das Urheberrecht als ein solches begrüsst werden. Der Entwurf findet sich im Bundesblatte Nr. 53 vom 17. December veröffentlicht und durch die denselben begleitende Botschaft einlässlich motivirt. Da die in wenigen Tagen zusammentretenden eidgenössischen Räte sich mit dem Gesetze zu beschäftigen haben werden, so gewinnt dadurch dieser Gegenstand an Interesse.

Schon im Jahre 1880 hatte das schweizerische Handels- und Landwirthschaftsdepartement einen Entwurf, sowie ein Exposé der bezüglichen Motive ausgearbeitet und beide Actenstücke den in der Angelegenheit interessirten Kreisen zur Prüfung und Begutachtung mitgetheilt. Unter denselben befanden sich auch der *Schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein* und die *Gesellschaft ehemaliger Polytechniker*. Beide Vereine betrauten eine gemeinsame Specialcommission, bestehend aus den HH. Architecten *Alexander Koch*, *Albert Müller* und *Hans Pestalozzi*, mit der Vertretung ihrer Interessen. Diese Commission hatte im Mai 1880 ein motivirtes Gutachten über denjenigen Theil des Entwurfes, der sich auf das Urheberrecht an Werken der Kunst bezieht, an das Departement eingesandt²⁾. In einer am 2. und 3. Februar 1881 durch das Departement nach Bern einberufenen Zusammenkunft von Experten, an welcher die beiden erwähnten Vereine durch Herrn Architect *A. Koch* vertreten waren, wurde sodann der Entwurf nochmals durchberathen und modificirt³⁾.

Obschon es damals dem Vertreter der beiden Vereine gelungen war, speciell die Stellung der Architectur zu einer den anderen Künsten ebenbürtigen zu gestalten, hatte er mit Rücksicht auf einen Punkt, der von den schweizerischen Architecten schwer empfunden würde, nicht die nöthige Unterstützung gefunden. Es betrifft dies die Reproduktion von architectonischen Kunstwerken. Laut der Vorlage ist nämlich die Nachbildung jedes Kunstwerkes, das sich an Strassen und öffentlichen Plätzen befindet, ohne Weiteres gestattet, sofern dieselbe nicht in derselben Kunstform stattfindet. Da diese Anschauungsweise nun auch in den bundesrätlichen Entwurf übergegangen ist, so sah sich die obenerwähnte Specialcommission veranlasst, diesen Punkt nochmals an massgebender Stelle zur Sprache

zu bringen. Sie richtete an den Vorsteher des Handels- und Landwirthschaftsdepartements folgende Eingabe:

Hochgeehrter Herr Bundesrath!

Die seiner Zeit vom Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein und der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker gemeinsam in Sachen *des Gesetzes über das Urheberrecht an Werken der Literatur und Kunst* bestellte Commission der Unterzeichneten hat mit grosser Befriedigung von dem den hohen eidg. Räten zur Beschlussfassung vorliegenden Gesetzesentwurf Einsicht genommen und glaubt, Ihnen im Namen aller Fachgenossen den lebhaftesten Dank für die Berücksichtigung der von ihrer Seite angeregten Modificationen im Interesse der Architectur aussprechen zu dürfen.

Immerhin hält sich die Commission ihren Mandataren gegenüber für verpflichtet, eine hohe Behörde auf Art. 7 Lemma 7, über welchen Punkt schon seitens des an den Vorberathungen in Bern beteiligten Vertreters unserer Commission Abänderungsanträge gestellt worden waren, aufmerksam zu machen und Ihnen einen kurzen Zusatz zu Lemma 7 zu geneigter Berücksichtigung zu empfehlen.

Art. 7 Lemma 7 lautet:

Art. 7. Eine Verletzung des Urheberrechtes von Werken der Literatur und Kunst wird nicht begangen:

7. durch die Nachbildung von Kunstgegenständen, welche sich bleibend auf Strassen oder öffentlichen Plätzen befinden, vorausgesetzt, dass diese Nachbildung nicht in der nämlichen Kunstform stattfindet.

Hier möchten wir den Zusatz beantragen:

und nicht den Character einer fachmännischen Publication an sich trägt.

Zur Begründung unseres Antrages erlauben wir uns kurz Nachstehendes vorzubringen:

1. Wie die Botschaft zum Gesetze sagt, soll es gestattet sein, mittelst des Stichs, der Lithographie und Photographie täglich Ansichten aus dem Innern der Städte *zum Gebrauche für Jedermann* zu reproduzieren. Dieses Recht wird nun unsern Zusatz durchaus nicht einschränken, da diejenige Art der Publication, welche wir dem Autor reservirt sehen möchten, durchaus nicht zum Gebrauche von Jedermann, sondern vielmehr sozusagen ausschliesslich *zum Gebrauche der Fachleute* angefertigt wird.

2. Nach Art. 7 Lemma 7 kann es geschehen, dass kurze Zeit nach der Aufstellung eines Kunstwerkes eine Publication desselben erscheint, welche vorgeblich auf genommenen Aufnahmen an Ort und Stelle beruht, in Wahrheit aber durch blossen Missbrauch der Pläne des Künstlers hergestellt wurde, ohne dass von Letzterem der Beweis einer Defraudation geleistet werden könnte.

3. Der Hauptgrund aber, warum wir diese Reserve wünschen müssen, liegt darin, dass ohne dieselbe *gute, vollständige fachmännische Publicationen* rein unmöglich sind. Es wäre ein grosser Irrthum zu glauben, durch Lemma 7 leiste man guten Publicationen Vorschub. Gute, detaillirte fachmännische Publicationen hervorragender Kunstwerke liegen aber im Interesse der Kunst und sind in hohem Maasse dazu angethan, dieselbe zu fördern; ihre Erstellung ist aber sehr kostspielig. Soll sich nun ein Verleger auf ein solches Unternehmen, das mit grossen Opfern und Risiko verbunden ist, einlassen, so muss dasselbe *Schutz geniessen*, sonst wird es von vornherein als unrentabel zur Unmöglichkeit. Durch Lemma 7 wird aber eine solche Publication für den grössten Theil ihres Umfanges, nämlich für Alles, was sich am Aeussern des Kunstwerkes befindet, jeden Schutzes beraubt.

Da wir aus der Botschaft entnehmen, dass Lemma 7 hauptsächlich in das Gesetz aufgenommen worden ist, um an der Oeffentlichkeit stehende Kunstwerke den weitesten Kreisen durch entsprechende Publicationen aufzuschliessen und das Gesetz im Interesse der Kunst in erster Linie erlassen werden soll, so glauben wir durch obige Auseinandersetzung klar gelegt zu haben, dass es ganz im Sinne der Vorlage ist, wenn der von uns vorgeschlagene Zusatz dem Gesetze einverleibt wird.

Genehmigen Sie, hochgeehrter Herr Bundesrath die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung und Ergebenheit.

Zürich, 18. Januar 1882.

Die Commission des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins und der Gesellschaft ehem. Polytechniker:

sig. *A. Koch*, Architect,
Alb. Müller, „
H. Pestalozzi, „

1) Titel 13, Art. 372—391.

2) „Eisenbahn“ Bd. XII, Nr. 21 und 22.

3) „Eisenbahn“ Bd. XIV, Nr. 4 und 7.

Wir hoffen, dass bei der Detailberathung des Gesetzes den in obiger Eingabe dargelegten Gründen die nöthige Berücksichtigung geschenkt werde.

Zur Controle der Locomotivkessel.

Von R. Abt.

Im Jahre 1879 sind in Amerika 132 Explosionen von Dampfkesseln vorgekommen, im verfloßenen Jahre deren sogar 170, wodurch 259 Personen getödtet und 555 verwundet wurden.

Aus diesen und ähnlichen Angaben anderer Länder folgert die *Zeitschrift des Verbandes der Dampfkesselüberwachungsvereine*, dass die Zahl der Kesselexplosionen in letzter Zeit grösser geworden sei und schreibt diese bedenkliche Erscheinung folgenden Ursachen zu:

Mit der Zunahme der Geschäfte ist mancher Kessel wieder in Betrieb gesetzt worden, ohne vorher sorgfältig revidirt zu werden, trotzdem er lange Zeit kalt gestanden;

viele Kessel mussten in ihrem höheren Alter mehr leisten, eine grössere Dampfspannung aushalten, als anfänglich, da das Material noch weicher und gesund war;

andererseits wurden die Kesselfabrikanten plötzlich mit Aufträgen überlaufen, stellten neue, ungeübte Leute ein, waren auch nicht mehr so vorsichtig bei der Prüfung der Arbeit und des Materials;

dessgleichen war in den Werken die Nachfrage nach Kesselblechen gross, und in der Eile wurde mancherorts in Folge dessen die bei der Fabrikation sonst übliche Sorgfalt nicht mehr beobachtet.

Wer während der letzten Jahre Gelegenheit gehabt hat, sich auf diesem speciellen Gebiete näher umzusehen, wird diesen Andeutungen im Allgemeinen beipflichten müssen. Aber auch ohne diese Erscheinungen ist ein Dampfkessel während des Betriebes ein so wichtiger, kostspieliger und zugleich gefährlicher Apparat, dass in allen industriellen Ländern schon vor Jahren sich der Staat oder die Privaten um eine sorgfältige Ueberwachung bemüht haben. So ist auch in der Schweiz vor 13 Jahren der *Verein schweizerischer Dampfkesselbesitzer* gegründet worden und hat sicherlich unter der umsichtigen Leitung und dem unermüdelichen Eifer des Herrn *J. A. Strupler* und seiner Gehülfen manchen Heizer und Fabrikarbeiter vor Verstümmelung und gewaltsamem Tode, und manchen Kesselbesitzer vor namhaftem Schaden bewahrt.

Der schweizer. Verein besorgt zur Zeit die Ueberwachung nahezu aller stationären Locomobil- und Schiffskessel des ganzen Landes, nicht aber die der *Locomotivkessel*.

Der Grund hievon liegt nahe. Die Bahngesellschaften besitzen entweder selbst gut eingerichtete Werkstätten und sachkundige Angestellte oder stehen mit einer so ausgerüsteten Nachbarbahn in enger Verbindung; es ist daher nur natürlich, wenn diese die Revision der nicht selten eigenhändig erstellten und zu unterhaltenden Kessel auch selbst besorgen.

Mit dem Sommer 1873 ist hierbei insofern eine Aenderung resp. Ergänzung eingetreten, als der Bund durch die Organe des *technischen Inspectorates* eine systematische Controle der Locomotivkessel einzuführen bestrebt ist.

Wie die folgende Tabelle zeigt, waren demzufolge am 1. Januar 1881 im Ganzen 544 Locomotivkessel der Staatscontrole unterstellt, wovon die ältesten schon im Jahre 1855 dem Betriebe übergeben worden sind.

Wie diese Zusammenstellung zeigt, bildet die Ueberwachung der Locomotivkessel allein schon ein ziemlich ausgedehntes Gebiet.

Wenn wir eingangs auf die Nothwendigkeit einer sorgfältigen Controle der Dampfkessel im Allgemeinen hingewiesen, so müssen wir es hinsichtlich der Locomotivkessel speciell noch dringender thun, denn diese sind Wind und Wetter, überhaupt äussern Einflüssen viel mehr ausgesetzt, ihre Inanspruchnahme ist in Folge der fast von Minute zu Minute wechselnden Arbeit resp. Dampflieferung eine viel ruinösere als bei stationären Kesseln; dann enthalten aber jene auch Theile, welche nur schwer, einzelne, welche mit practischem Nutzen sogar nicht berechnet werden können; auch bedingt die nothwendige Form einzelner Partien eine Bearbeitung, welche unumgänglich von nachtheiligen Folgen für das Material begleitet ist; ferner ist die Dampfspannung durchwegs eine sehr hohe — bis

Indienstsetzung der Locomotivkessel.

| Eisenbahn. | Zahl der in Betrieb gesetzten Kessel: | | | | | | | | | | | | | Total Kessel | Dienstalter | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---------------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|--------------|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|-------|-----------|
| | 1855 | 1856 | 1857 | 1858 | 1859 | 1860 | 1861 | 1862 | 1863 | 1864 | 1865 | 1866 | 1867 | | 1868 | 1869 | 1870 | 1871 | 1872 | 1873 | 1874 | 1875 | 1876 | 1877 | 1878 | 1879 | 1880 | aller | im Mittel |
| Suisse occidentale | — | 15 | — | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 10,9 | |
| Nordostbahn | 3 | — | 1 | — | — | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1088 | 6,7 | |
| Jura-Bern-Luzern | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 4 | 531 | 8,0 |
| Centralbahn | — | — | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 602 | 6,2 | |
| Vereinigte Schweizerbahnen | — | — | — | — | 6 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 | 309 | 5,3 |
| Zusammen | 3 | 17 | 4 | 5 | 6 | — | 6 | 7 | 7 | 15 | 12 | 1 | 1 | 8 | 8 | 13 | 16 | 40 | 46 | 47 | 90 | 77 | 16 | 19 | 10 | 15 | 482 | 7,5 | |
| Total aller Normalbahnen | 3 | 17 | 4 | 5 | 6 | — | 7 | 7 | 15 | 12 | 1 | 1 | 1 | 8 | 8 | 13 | 16 | 40 | 46 | 59 | 96 | 81 | 16 | 21 | 10 | 16 | 508 | 7,4 | |
| Total sämmtl. Schweizerbahnen | 3 | 17 | 4 | 5 | 6 | — | 7 | 7 | 15 | 12 | 1 | 1 | 1 | 8 | 8 | 13 | 19 | 42 | 53 | 66 | 110 | 81 | 17 | 21 | 10 | 18 | 544 | 7,3 | |