Erfindungsschutz

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **14/15 (1881)**

Heft 19

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-9389

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Brienz—Meiringen und Diechtersmatt—Alpnach-Stad befahren werden muss;

c. dass sie einen Verkehr von 150 000 Personen und 12 500 *t* Güter (Annahmen des frühern Projectes) in beiden Richtungen zu bewältigen vermag, in der Meinung, dass durch eventuelle Vermehrung des Betriebsmaterials ein entsprechend vergrösserter Verkehr gleich gut bewältigt werden kann;

d. dass die Betriebskosten möglichst reducirt, immerhin in einem solchen Verhältnisse zu den Bruttoeinnahmen stehen, dass ein genügender Einnahmenüberschuss zu Gunsten des Baucapitals erhältlich gemacht werden kann.

Die Brünigbahn soll die Bestimmung haben, den Local-Verkehr im Berner-Oberland und im Canton Unterwalden, sowie die Touristenbewegung zwischen Interlaken und Luzern zu bedienen. Da der Personenverkehr den Güterverkehr bedeutend überwiegen wird, so ist bei der Anlage der Bahn vorzugsweise für den ersteren zu sorgen; weil die Bahn gleichzeitig hauptsächlich auf den Sommerverkehr angewiesen ist, so muss sie bei aller Solidität mit möglichster Oeconomie angelegt werden. Dieser Zweck wird mittelst Anwendung einer Spurweite von 1 *m* auf der ganzen Bahn, nebst starken Steigungen und Curven mit kleinen Radien auf der Bergstrecke über den Brünig erreicht.

Tracé. Von Kienholz bei Brienz, wo sich die Endstation befindet, eventuell von der Dampfschifflandungsstelle in Tracht, führt die Bahn nach der Aare hin, überschreitet dieselbe unweit ihrer Mündung in den Brienzersee und erreicht, den linken Aardamm benutzend, die Station Brienzwyler bei der Wylerbrücke. Den linken Aardamm weiter benutzend auf einer Länge von ca. 8 *km*, überschreitet die Bahn gegenüber Hausen wieder die Aare und zieht südlich dieser Ortschaft vorbei nach Meiringen, wo an der Westseite des Dorfes eine Kopfstation angelegt wird. Länge: Brienz bis Meiringen 12 600 *m*.

Von Meiringen wird die gleiche Linie benutzt bis gegen Hausen, von wo nach dem Brünig abgezweigt und längs dem Bergabhange in westlicher Richtung die Passhöhe des Brünig, 992 *m* über Meer, erreicht wird, mit Station auf der Cantonsgrenze von Bern und Unterwalden. Hier wendet sich die Bahn direct nach Norden und gelangt über Lungern nach Diechtersmatt am Sarnersee, wo die Bergbahn aufhört. Von Diechtersmatt verfolgt die Bahn das östliche Ufer des Sarnersees über Sachseln bis Sarnen, überschreitet die Aa, derem linken Ufer sie folgt, und erreicht bei einer Gesammtlänge von 45,4 *km* den Vierwaldstättersee bei Alpnach-Stad.

Steigungen. Das Längenprofil zerfällt in drei Abtheilungen:

Die Thalbahn Brienz—Meiringen, mit einer Maximalsteigung von 12 ‰ und einer durchschnittlichen Steigung von 2,5 ‰, hat eine Länge von 12,6 *km*.

Die Bergbahn Meiringen—Diechtersmatt hat eine Maximalsteigung von 12 % und durchschnittlich 8 % bei einer Länge von 5,4 *km* auf Bernerseite, auf Unterwaldnerseite ein Maximalgefäll von 10 % und durchschnittlich 4,3 % bei einer Länge von 12,25 *km*.

Die Thalbahn Diechtersmatt—Alpnach mit 2,7 ‰ durchschnittlichem und 12 ‰ Maximalgefäll hat eine Länge von 15,15 *km*.

Gesammtlänge der Thalbahn	27,75 *km*
„ „ Bergbahn	17,65 „
	45,40 *km*

Krümmungsverhältnisse. Bei der Thalbahn sind Minimalradien der Curven von 150 *m* angenommen, während der Radius für die Bergbahn constant 120 *m* bleibt.

Spurweite, Schienenlage, Bauzeit. Die Spurweite beträgt durchgehend 1 *m*. Auf den Thalbahnstrecken ist der Oberbau gleich wie auf andern Adhäsionsbahnen ausgeführt, während auf der Bergbahnstrecke eine mittlere Zahnschiene auf Sätteln eingeschaltet wird. Die Bauzeit beträgt zwei Jahre.

Betriebsmaterial. Die zur Verwendung kommenden acht Locomotiven sind von zweierlei Construction. Diejenigen der Thalbahn sind leichte Adhäsionsmaschinen von 10 *t* Gewicht im dienstfähigen Zustande; diejenigen der Bergbahn Zahnradmaschinen nach dem gemischten System Riggenbach's, mit der Fähigkeit ohne Unterbrechung von Zahnschienenrampen auf Adhäsionsbahn überzugehen und zu fahren, im dienstfähigen Zustande 15 *t* wiegend. Die 20 Personenwagen verschiedener Grösse sind nach englischem Systeme gebaut, zum Einsteigen von der Seite, und bieten zusammen 816 Sitzplätze.

Anlagekosten. Die Anwendung der Schmalspur- und Zahnschienenrampen ermöglicht beim Bau der Bahn eine grosse Oeconomie, daher kann auch die Section von Brienz bis Alpnach-Stad für rund 7 000 000 Fr. oder 154 000 Fr. per Kilometer hergestellt werden."

Auf Grundlage dieser Bestimmungen anerboten sich die Herren Zschokke und Ott den Bau der Bahn (incl. Rollmaterial etc. etc.) „à forfait" zu übernehmen gegen eine Pauschalsumme von:

Fr. 6 320 000.	Rechnet man hiezu noch
„ 130 000	für die eventuelle Herstellung der Strecke Kienholz-Tracht und
„ 550 000	für Verwaltungs- und Geldbeschaffungskosten, so ersteigen sich die Gesammtkosten auf:
Fr. 7 000 000	

Hievon soll die eine Hälfte in Actien, die andere in Obligationen aufgebracht werden. Das Obligationen-Capital ist bereits fest übernommen. Sobald der Finanzausweis genehmigt ist, hätten sich der Canton Bern mit 2 500 000 Fr. und die interessirten Gemeinden mit 261 000 Fr. an der Actienzeichnung zu betheiligen. Die Rentabilitätsrechnung sieht eine Verzinsung des Obligationencapitals von 5 % und des Actiencapitals von gegen 3 % voraus.

Erfindungsschutz.

Der, den Lesern unserer Zeitschrift aus Nr. 17 bekannte Herr Einsender macht von der Loyalität, die er von uns erwartet, einen etwas ausgiebigen Gebrauch, indem er uns folgende Erwiderung zur Aufnahme einsendet:

Gestatten Sie mir, zu Ihren Bemerkungen, welche Sie meiner Entgegnung in der vorletzten Nummer Ihrer verehrlichen Zeitschrift anschliessen, noch einige Worte beizufügen.

Sie werfen mir und, wie ich glaube, mit Unrecht irrthümliche Auffassung über die Autorschaft Ihres Artikels in Nr. 16 vor. Meines Wissens spreche ich aber weder von einem Correspondenten, noch von einem Einsender, sondern stets vom „Verfasser". Ob dieser zu den Correspondenten oder zum Redactionspersonal gehört, ist für mich bei Abfassung meiner Erwiederung von secundärer Bedeutung gewesen.

Sie sagen ferner: „Wenn aber dem wirklich so ist, warum wendet sich Herr Z. im Winterthurer „Landbote", der doch mit den Petenten in irgend welchem Connex stehen muss, *da er die Petition schon am 13. April veröffentlichen konnte* etc. Ich sage Ihnen unverholen, dass ich erstaunt war, in der Presse erst am 13. April von der Existenz unserer Petition etwas zu erfahren. Ich kann Sie des Bestimmtesten versichern, dass schon in den ersten Tagen April verschiedene Exemplare der Petition in Basel, Zürich, Glarus, Winterthur etc. in Händen von Interessenten lagen und da die ganze Angelegenheit nicht geheim betrieben wurde, so konnte ebenso gut wie der „Landbote" unseres Erachtens auch ein anderes Blatt zur Kenntniss des Inhaltes der Petition gelangen. Wenn Sie nun auf unbegründeten, blossen Verdacht hin: Die Petenten stehen in irgend welchem Connex mit Herrn Z. im „Landbote", eine Reihe von Beschuldigungen auf uns häufen, so erlauben Sie mir, ein solches Verfahren mindestens als ungerecht zu bezeichnen.

Dass wir mit unserer Petition etwas spät kamen, gebe ich gern zu. Die Schuld hieran liegt aber nur zum geringsten Theil bei uns. Erst als wir uns überzeugen mussten, dass wir von patentfreundlicher Seite sehr wenig Aussicht auf Unterstützung unserer Bestrebungen erwarten durften, schritten wir zur Selbsthülfe. Wie gut wir daran gethan haben, beweisen Sie mit Ihren eigenen Worten! Sie leiten die Darlegung Ihres Standpunktes in der letzten Nummer mit folgenden Worten ein: „Nachdem wir durch die unverkürzte und unveränderte Wiedergabe obiger Zuschrift den Beweis dafür geleistet zu haben glauben, dass wir Diejenigen, welche durch die Frage des Patentschutzes in Mitleidenschaft gezogen werden, ihre Ansichten ungeschmälert äussern lassen[1]) — *auch wenn dieselben den unsrigen*

[1]) Für die ungeschmälerte Aufnahme meiner ersten Erwiderung bin ich der Redaction sehr dankbar, jedoch gestehe ich offen, dass ich, auf deren Loyalität bauend, eine andere Behandlung nicht erwartet habe; denn im Organ der G. e. P. wird einem Mitglied der Gesellschaft die Veröffentlichung einer sachlichen Erwiderung auf einen in derselben Zeitschrift erschienenen Angriff nicht verweigert werden.

schnurstracks entgegenstehen, nehmen wir an, dass der verehrl. etc.“ Einerseits sagt man uns: Lasst ein Gesetz nur ruhig kommen, wir werden zur Zeit Euch Euere Interessen wahren helfen! Handkehrum aber bekennt man offen und ehrlich, dass die Interessen der sich anerbietenden Retter den unsrigen „schnurstracks“ entgegengesetzt sind. Das dürfte wirksame Hülfe absetzen!

Wie gut wir thaten, uns selbst zu helfen, zeigt des Weitern das Verhalten der Patentfreunde gegen unsere Petition! Anstatt unsern Standpunkt zu billigen und bei dieser Gelegenheit die Verschiedenheit der Interessen und der Bedürfnisse der einzelnen Industriezweige gebührend hervorzuheben, erklären Sie sich als offene Gegner unserer Bestrebungen und behandeln uns zum Theil in einer Weise (vergl. J.-Correspondenz der „Basler Nachr.“), die besser nicht näher qualificirt wird.

Mit Gewalt sucht man uns in's Lager der principiellen Gegner zu treiben, trotz unsern Gegenversicherungen, trotz dem klaren Wortlaut der Petition! Welchen Dienst diese Herren mit solchem Vorgehen der eigenen Sache erweisen, wird nicht schwer zu errathen sein. Die willkürliche Interpretation unserer Eingabe, wie sie von gewisser Seite geübt worden, dürfte vielleicht auch etwas zu den Schlussnahmen der Räthe beigetragen haben!

Ueber den Ständerathsbeschluss können wir uns nur freuen und mit uns wohl ein Jeder, der es ehrlich mit unserer Industrie meint. Zu wünschen wäre freilich noch gewesen, dass der Ständerath auch *materiell* im Sinne des Mehrheitsantrages der Commission *„zur Zeit“* dem Postulat keine Folge zu geben — entschieden hätte. In einer Zeit, wo die Nachbarstaaten die nachtheiligen Folgen des Patentgesetzes bereits zu kosten bekommen, scheint es nicht von grosser politischer Klugheit zu zeugen, ein gleiches oder ähnliches Gesetz für uns schaffen zu wollen. Oder ist etwa die Debatte im deutschen Reichstage vom 28. Februar 1881 gelegentlich der Etat-Berathung schon in Vergessenheit gerathen? Der Abgeordnete Oechelhäuser verwies damals treffend auf die zahlreichen Uebelstände, welche das deutsche Gesetz im Gefolge hat. Er rieth dringend auf Abhülfe, allein die allgemeine Ansicht war: Zuwarten; zuwarten; denn die Zeit seit Inkrafttreten des deutschen Patentgesetzes ist zu kurz, als dass man dessen Wirkungen jetzt schon in voller Tragweite zu beurtheilen im Stande wäre!

Und in einem solchen Momente, bei solchen Geständnissen wollen *wir* in der Schweiz ein Gesetz machen! Man behauptet nun freilich von verschiedenen Seiten, wir brauchen das deutsche Gesetz nicht zu copiren, wir können die Mängel ausstossen und die bisherigen Erfahrungen ausnützen — ein Gesetz herstellen, das allen berechtigten Ansprüchen genügt, die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube — man hat uns bisher stets nur gesagt, man *muss* ändern, nie aber wurde erklärt, *wie* man ändern, *wie* man in einem Gesetz z.B. der chemischen Industrie gerecht werden will. Unseres Erachtens werden die Herren Patentfreunde eine befriedigende Lösung der Patentfrage für die chemische Industrie nicht so rasch bieten können, wir haben uns in competenten Kreisen, welche diese Frage nach allen Richtungen untersucht und alle Möglichkeiten einer Lösung geprüft haben, unterrichten lassen und dabei einsehen müssen, dass alle bisherigen Vorschläge nicht im Stande sind, unsere gerechten Bedenken zu heben. Desshalb beharren wir so lange auf unserm Standpunkt, bis es gelingt, uns durch Thatsachen zu überzeugen, dass nunmehr die Mittel gefunden sind, durch Patentgesetze unsere Industrie zu fördern und zu heben und den wahren Erfinder zu schützen.

Um unserm verehrlichen Herrn Einsender keinen Anlass zur Einreichung einer nochmaligen langathmigen Erwiederung zu geben, wollen wir uns kurz fassen und sagen:

Die „Reihe von Beschuldigungen,“ die wir auf die Herren Chemiker gehäuft haben sollen, besteht namentlich in der Reproduktion einzelner Kraftstellen aus der Einleitung zu der Petition im „Landbote“ vom 13. April und in der Annahme, dass diese Einleitung in irgend welchem Connex zur Petition stehe. Dem Herrn Einsender scheint nun diese freiwillige Mitarbeiterschaft des Herrn Z. ein bischen unbequem zu werden; desshalb wohl diese Entrüstung und der Vorwurf man verfahre ungerecht mit ihm. Er vergisst aber, dass er wenige Zeilen weiter unten eine zum mindesten ebenso grosse Ungerechtigkeit begeht, indem er alle Patentfreunde, und also auch uns, für die Artikel des J-Correspondenten der „Basler Nachrichten“ haftbar machen will.

Wir haben nirgends gesagt, dass die *Interessen* der Herren Petenten den unsrigen entgegen stehen, sondern die *Ansichten.* Es scheint dem Hrn. Einsender schwer, diese beiden Begriffe von einander zu trennen.

Die Herren Chemiker beklagen sich darüber, dass man sie mit Gewalt in's Lager der principiellen Gegner des Erfindungsschutzes treiben wolle, um sich dann — fast im gleichen Athemzug — über den Ständerathsbeschluss zu freuen und zu bedauern, dass der Mehrheitsantrag der Commission nicht auch noch angenommen wurde. Damit bekennen sie sich doch offenbar nicht zu den *Freunden* des Erfindungsschutzes.

Miscellanea.

Concurrenz für den Entwurf eines monumentalen Brunnens in Bremen. Diese in Nr. 1 Band XIV unserer Zeitschrift mitgetheilte Concurrenz hat eine unerwartet reiche Betheiligung gefunden, indem mehr als 60 Entwürfe theils in Zeichnungen, theils in Modellen eingegangen sind.

Markenschutz in den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika. Im März dieses Jahres ist in den Vereinigten Staaten ein neues Markenschutz-Gesetz in Kraft getreten, nach welchem alle alten Marken neu eingetragen werden müssen. Solche Firmen, welche nach Amerika exportiren, werden daher gut thun, ihre Marken nach Massgabe des neuen Gesetzes eintragen, resp. erneuern zu lassen.

Concurrenz für den Entwurf einer festen Strassenbrücke über den Rhein bei Mainz. Die im October letzten Jahres vom hessischen Ministerium der Finanzen ausgeschriebene Concurrenz, welche sich in unserer Zeitschrift Band XIII Nr. 15 veröffentlicht findet, hat die Einreichung von 39 Entwürfen mit zusammen 470 Bl. Zeichnungen zur Folge gehabt. Dieselben werden bis zum 12. d. M. im Academie-Saale des ehemaligen kurfürstlichen Schlosses in Mainz öffentlich ausgestellt. Die Ausstellung ist jeweilen von Vormittags zehn Uhr bis Nachmittags fünf Uhr ununterbrochen geöffnet. Durch den Spruch der Preisrichter wurde laut der „Deutschen Bauzeitung“ der erste Preis im Betrage von 8000 Mk. dem Projecte mit dem Motto „Pons Palatinus“ zuerkannt. Ferner wurden drei weitere Preise im gleichen Betrage von je 2650 Mk. den Entwürfen mit den Mottos „Eigelstein“, „Laetare“ und „Einfach“ zugesprochen. Als Verfasser wurden ermittelt:

1. „Pons Palatinus“: Ingenieur H. Lauter, Frankfurt a. M., von der Firma Philipp Holzman & Co., — Ingenieur B. Bilfinger, Pforzheim, von der Firma Gebr. Benckiser, — Architect F. Thiersch, Professor, München.

2. „Eigelstein“: P. Schmick, Ingenieur, Frankfurt a. M.

3. „Laetare“: die Regierungsbaumeister Frantz, Greve, H. v. Ritgen, O. v. Ritgen, Berlin.

4. „Einfach“: L. Kriesche, Eisenbahn-Bauinspector, Strassburg i. E., Dr. H. Zimmermann, Baumeister, Berlin.

Die sämmtlichen prämiirten Projecte zeigen je fünf elastische Bogenträger-Oeffnungen mit vier Strompfeilern.

„Pons Palatinus“ zeigt eine Mittelöffnung von 102,082 *m*, zwei hier anschliessende Oeffnungen von je 98,125 *m* und endlich zwei den Brückenköpfen zunächst liegende Oeffnungen von 86,254 *m* Spannweite.

„Eigelstein“ hat eine Mittelöffnung von 107,165 *m*, zwei nächstliegende Oeffnungen von 102,062 *m* und endlich zwei von je 91,856 *m* Spannweite.

„Laetare“ hat 100 *m* Mittelöffnung, zwei Oeffnungen zu je 92,20 *m* und zwei zu je 86,10 *m* Spannweite.

„Einfach“: Mittelöffnung 102,42 *m*, zwei Oeffnungen zu je 98,48 und zwei zu 82,71 *m*.

Alle haben die Grosse Bleiche zum Ausgangspunkt genommen und die Haupt-Auffahrtsrampe nach der Axe der Brücke vom Schlossplatz theils gerade, theils in schwacher Krümmung geführt. „Pons Palatinus“ zeigt aber auch eine zweite Disposition mit der Brückenaxe senkrecht auf die Mitte der Façade des Grossherzoglichen Palais, vor demselben in einem Rondell mit einer plastischen Gruppe endigend, dann mit rechts und links im Bogen abzweigenden Rampen einestheils in einem zweiten Bogen nach der Axe der Grossen Bleiche einbiegend, anderntheils stromaufwärts nach der Altstadt gehend und kurz über der Zeughausstrasse endigend. Diese südliche Rampe mündet in der Axe der Rheinstrasse, wodurch die Verlegung derselben in Nähe der Rampen nöthig wird; dieselbe biegt daher nach der Rheinseite aus und geht unmittelbar hinter dem Brückenkopf durch eine gemauerte Bogen-Oeffnung, um von der Mitte des kurfürstlichen Schlosses wieder in die Rheinstrassen-Axe von oben einzumünden. Allerdings ginge durch diese Anordnung der Character der Rheinstrasse, einer Hauptstrasse, verloren und es wäre auch die ganze Anlage erst auszuführen, nachdem die Bahn verlegt sein würde.

Sämmtliche Darstellungen des Projects „Pons Palatinus“ sind auf diese Grundriss-Disposition gegründet und in glanzvollster Weise durchgeführt. Das Project ist durch eine äusserst grosse Anzahl aquarellirter Zeichnungen, Vogelperspectiven und Détails erläutert; die Architecturformen der Brückenköpfe, Pfeiler, Rampenanlagen etc., sowie namentlich die Ausbildung der eigentlichen Eisen-Construction in hübschen, derben Renaissanceformen sind alle so prächtig ausgedacht und dargestellt, dass es nicht Wunder nimmt, wie leicht es den Preisrichtern gemacht wurde, den ersten Preis herauszufinden. Ganz besonderen Effect macht das Panorama, vom Balkon des Grossherzoglichen Palais aus gedacht, eine flüchtige, aber äusserst reizvolle Aquarell-Skizze, die ihren Eindruck auf den Landesfürsten nicht verfehlt haben soll.